BIBLIOTECA NAZ.
Vittorio Emanuele III
XVIII
C
1
NAPOLI

- C - 1 -

RIFLESSIONI

SUL

POTERE MARITTIMO

GIULIO ROCCO.

NAPOLI
DALLA TIPOGRAFIA DI ANGELO TRANI.

1814.

ERRORI.	CORREZIONI.
*Pag.*10. *vers.*13. *della nota* (*h*) Grati Cocchile	Crati, e Coscile (*dicesi volgarmente*)
*Pag.*28. *vers.*8. lascelta	*la scelta*
*Pag.*38. *vers.*11. *della nota* (*e*) *antes*	*ante*
Pag. 42. *verso ultimo delle note* alla medesima stabilita l'odiosa	alla medesima l'odiosa
*Pag.*44. *vers.* 17. *delle note* concludiamo	conchiudiamo
*Pag.*122. *verso* 5. incrociano	*incrociano*

N. B. Gli errori di *lettere false*, ed *interpunzione* non si sono corretti.

AL LETTORE.

Il potere marittimo è nell'ordine politico una *forza somma* risultante da quella di una ben ordinata Marina Militare, e di una numerosa Marina di Commercio. Sono questi i suoi soli elementi, i quali esercitando fra loro una reciproca influenza concorrono alla composizione di quel prodotto, i di cui irresistibili effetti sono del pari noti all'uomo speculativo, ed alla massa delle Nazioni. Quindi noi non insisteremo di soverchio sull'importanza, e sulla verità di questi effetti; ma le nostre cure saranno specialmente impiegate nell'analisi della indole di quegli elementi, de'moltiplici rapporti, ch'esistono fra loro, e del modo ond'essi debbono essere trattati, perchè la di loro riunione produca il risultamento, migliore.

E poi-

E poichè l'utile è la misura del merito di un' opera; non ci asterremo dall'applicare le nostre riflessioni alle circostanze di questo Regno, il quale, secondo sarà dimostrato a suo luogo, ha bisogno di una speciale attenzione a questo riguardo; tanto se si esamini separatamente la sua posizione, quanto se si considerino i rapporti politici, che possa, o debba avere. D'altronde dovendo ragionare de' principj, su de' quali dev' essere basato un sistema regolatore, spingeremo quanto più oltre ci sarà possibile la ricerca de' mezzi per ottenere lo scopo. Ciascuno in pratica potrà poi fermarsi, dove prescrivono le particolari circostanze de' tempi, e de' luoghi; esse debbono sempre fissare i limiti all'applicazione de' principj speculativi.

INDICE.

DISCORSO PRELIMINARE. pag. 1.

CAPITOLO I.

Necessità della formazione di un Consiglio marittimo. pag. 20.

CAPITOLO II.

Composizione del Consiglio marittimo: Principj generali della sua Costituzione: Funzioni particolari di ciascuno de' suoi membri. pag. 34.

CAPITOLO III.

Cagioni, che ritardano lo stabilimento, ed il progresso delle forze marittime. pag. 61.

CA-

CAPITOLO IV.

Esposizione de' principali mezzi per promuovere la Marina Mercantile, ed il Commercio Marittimo del Regno. pag. 72.

CAPITOLO V.

Brevi riflessioni sulla natura delle forze marittime. pag. 99.

CAPITOLO VI.

Osservazioni sulla forza, che può convenire alla Marina Napoletana. pag. 104.

CAPITOLO VII.

Osservazioni sullo stabilimento di una Flottiglia, e di una Marina da Corso pag. 116.

CAPITOLO VIII.

Composizione di una piccola flotta di legni quadri. pag. 130.

CA-

CAPITOLO IX.

Osservazioni sull'Amministrazione Marittima in generale. pag. 150.

CAPITOLO X.

Osservazioni su gli appalti in generale. p. 168.

CAPITOLO XI.

Osservazioni su gli appalti per le Vittovaglie, e le Costruzioni in particolare. pag. 179.

CAPITOLO XII.

Della istruzione necessaria agli Uffiziali della Marina Militare. pag. 196.

CONCHIUSIONE. pag. 216.

RIFLESSIONI

SUL POTERE MARITTIMO.

DISCORSO PRELIMINARE.

Nel corso de' nostri marittimi viaggi, all' aspetto di tant' insulti, di tante soverchierie, di tante depredazioni fatte alla fortuna pubblica, e privata delle Nazioni, ci è sorto alcuna fiata il pensiere di maledire la temerità di coloro, che i primi osarono di affrontare i pericoli della navigazione. Forse, abbiam detto fra noi, sarebbe più vantaggioso pel genere umano, che quest' arte fosse ancora sul nasce-

re: ma giacchè esiste, e che le acque del mare sono solcate da numerose squadre pronte a portare in ogni lido la guerra, e la desolazione; si rendono indispensabili a tutt' i popoli bagnati dall' Oceano, e da' suoi differenti golfi delle forze marittime per mantenere principalmente la sicurezza delle proprie coste; nè è sufficiente di essere forte abbastanza da non temere in esse delle conquiste. Sono altresì necessarj i mezzi da allontanarne ogni nemico, e le sue scorrerie, perchè i di loro abitatori possano seminare, e raccogliere tranquillamente; e perchè gl' individui delle Città marittime non corrano il rischio di essere schiacciati sotto i di loro tetti. La propria conservazione adunque, la di cui voce s' inalza imperiosamente al di sopra di ogni altro riguardo, ci prescrive di preparare delle forze marittime (*a*).

Que-

(*a*) Non conviene obbliare, che le Nazioni possono in alcuni casi ottenere la di loro piena salvezza a bordo delle proprie Flotte. Spesso trovansi delle isole vicine, o de' punti del Continente, nei quali le forze marittime (anche composte di piccioli navigli) riunite a quelle di terra, e condotte coll' arte, e colla forza d' animo necessaria, arrestano i passi di ogni poderoso conquistatore, esauriscono di mano in mano i di lui mezzi, e pongono talvolta il termine a' di lui trionfi. Ricorrendo a tempi molto remoti, e malgrado le osservazioni, che possano aver luogo sull' oggetto, sarà sempre un esempio da far nascere ài lusinghiera speranza la giornata di Sa-

la-

Queste divengono ancor più necessarie a tutt' i popoli marittimi, poichè sono i mezzi diretti per garantire la propria navigazione, e reprimere il dispotismo de' mari, la quale verità nasce dal principio dimostrato da un nostro Genio Italiano, cioè, che *il miglior mezzo d'impedire a chiunque di proseguire, e compiere i suoi disegni è quello di opporsigli per lo stesso sentiere, per cui egli s'incamina.* L'in-

di-

---

lamina sotto gli ordini del Duce Ateniese Temistocle. Noi pensiamo, che tali fatti possano parimenti ripetersi nello stato attuale delle cose, e ne chiamiamo in testimonianza i conoscitori dell' arte. La vera difficoltà consiste nel ritrovare quel genio, e quella ostinata perseveranza, che tanto conseguiscono, se pure non giungono ad ottenere pienamente lo scopo desiderato. In fine tali riflessioni possono riguardare da vicino le nostre circostanze, se ben si attenda alle isole, che sono prossime alle rive di questo Regno, e soprattutto a quelle, che guardano le bocche del golfo, nel di cui seno trovasi la capitale; lo stesso avviene rivolgendo lo sguardo ai differenti punti del Regno medesimo, che quali penisole s'inoltrano sulle acque del mare.

Pensiamo altresì, dopo che le flotte hanno acquistati i mezzi da usare il cannone, e 'l mortaro, che le Città marittime, le quali sono per nascere, si edifichino remote dal lido, in modo, che siano fuori la portata delle dette armi. Se questa disposizione cagiona qualche incomodo al traffico marittimo, protegge d'altronde l'esistenza de' popoli delle Coste contro gli attentati, che un nemico può esercitare dal mare, ed ai quali non è sempre possibile di far argine da per ogni dove. La conservazione suddetta forma un oggetto di molta maggiore importanza.

dipendenza della navigazione è poi l' oggetto della massima importanza, ed ognuno è nella necessità di fare i suoi maggiori sforzi per sostenerla: perciocchè tende a conservare aperte le vie del mare, ed illeso il libero traffico, che tutti abbiamo diritto di esercitare su l'elemento, che ne circonda, e pel cui mezzo, giusta le espressioni del Signor Raynal, si mantiene fra i popoli del Continente, e dell' Oceano una facile comunicazione, un cambio delle produzioni del di loro suolo, e della di loro industria; e quella introduzione, ed estrazione del bisognevole, e del superfluo, che ha per iscopo l' utilità generale. L'indipendenza della navigazione è un sistema, che poggia sull'equità naturale, la di cui espressione generale è il pubblico bene, ed il comune interesse; nè havvi per l' opposto un dominio più ingiusto, e più mortifero, quanto l'assoluta Sovranità dei mari, che vieti questa libertà di navigazione (*b*). Dunque è del tutto ragionevole il conservare in questa parte un esatto equilibrio nella bilancia del

(*b*) Le industrie marittime dall' altra parte, sebbene riducansi alle pesche, ai noleggi, agli armamenti, pur tuttavia presentano ai popoli un vasto campo di sussistenza, e di ricchezza.

del potere (*c*). Dunque le forze marittime divengono per noi necessarie, poichè i nostri ripieghi, e la nostra prosperità, son del tutto relativi alla libertà della navigazione, attento il sito, che occupiamo sul Globo, e la natura della nostra industria (*d*).

(*c*) Giova il riflettere in generale su' vantaggi, che i popoli stabiliti sulle rive del mare, anche i più deboli, hanno ottenuti colla pratica, ed i progressi della navigazione, siccome attesta l' Istoria fin da epoche assai remote. In fatti è ben risaputo quali fossero le immense dovizie, e l'inesprimibile commercio, a cui pervenne la superba Tiro. Le stesse particolarità poi accrebbero la sua potenza a segno da opporsi a Nabucco, il più grande Sovrano, che in quel tempo regnava sul mondo, ed al quale fece vigorosa resistenza per lo spazio di anni tredici di sanguinoso assedio. Quantunque poi a capo di questo tempo Tiro rimanesse superata, pure il favore, e la robustezza del suo commercio la fecero rinascere in un grado più sublime, nel quale si mantenne fino all'epoca di Alessandro il Grande, che per le sue mire, e pel commercio dell'Egitto la ridusse in cenere. Egli ebbe però a soffrire aspri colpi dal Fenicio coraggio.

Abbiamo rivolto lo sguardo verso di Tiro, perchè il vedere in tempi così lontani le stesse cose, che consecutivamente hanno altresì presentate in epoche più recenti finanche le repubbliche di Genova, e di Venezia, pare, che determini l'opinione sulla natura de' fatti. Quindi è, che in generale i popoli marittimi debbono procurare di estendere la di loro navigazione per quanto sia possibile, ed evitare, che per propria dappocchaggine si concentri in un solo punto del Globo in guisa, che possansi ripetere allo stesso riguardo le parole, che l' Istoria rivolge al Commercio Fenicio, quando dice *omnes naves maris, et nautae earum fuerunt in populo negotiationis tuae.* Perchè mai rinunziare a quei vantaggi, che offre la natura alla fortuna pubblica, e privata dello Stato?

(*d*) Nel Capitolo IV ragioneremo più a diffuso del soggetto medesimo, sotto l'aspetto, che può riguardarci.

L'altrui soccorso, e le relazioni politiche, che possono aversi, non debbono giammai servire di pretesto perchè uno lasci di essere *tutto ciò, che può*, e si abbandoni intieramente a' suoi alleati. Colui, che ha bisogno del soccorso altrui, deve necessariamente incominciare ad ajutarsi per quanto può da se stesso: oltre a questo le lezioni dell'esperienza, e l'esempio di tutt' i popoli dimostrano, che non vi sono mezzi sufficienti per conciliarsi in ogni tempo la stessa fiducia, e gli stessi alleati, e che le proprie forze sono la garanzia più sicura della propria tranquillità. L'esperienza medesima ne insegna, che non sempre le Potenze sono arbitre della scelta fra la Pace e la Guerra, e specialmente le inferiori; anzi si osserva per lo più, che le grandi trascinano queste nelle di loro operazioni secondo il bisogno. In tal caso quelle prive affatto di proprie forze, debbono servire in un modo del tutto passivo gli alleati, che sono alla testa degli affari, e vengono costrette di affidare ai medesimi la propria difesa; laddove avendo de' mezzi da ciò fare, e degli altri, se è possibile, onde cooperare cogli stessi alleati al felice esito delle operazioni, possono meglio badare alla propria salvezza, ed ottenere dei vantaggi nelle vicende,

de, che presenti la Guerra, oltre di quei, che hanno a sperarsi nei trattati di pace (*e*). Quindi

---

(*e*) La posizione del nostro Regno è tale, che in molti casi possono i suoi porti richiamare l'altrui attenzione nelle contese, che sorgono fra le altre nazioni. Questa circostanza, più che la presenza di poche forze nei porti medesimi, può impegnarci nelle dette contese: anzi le stesse forze possono proteggere la nostra neutralità, quando le querele nate portino, che l'obbligarci a prendervi parte riesca alle Potenze belligeranti molto difficile, e dispendioso per la grande distanza da noi, o per altre ragioni d'interesse proprio. Le enunciate difficoltà possono eziandio aver luogo presso le dette parti belligeranti a nostro riguardo, quando dovessero portare a vicenda tutto il di loro sguardo l'una verso dell'altra; che ogni picciola particella turbasse molto la bilancia del potere; nè alcuna di esse fosse sicura di ottenere a suo favore l'ajuto delle nostre forze. Del pari a noi sembra, che la popolazione, i prodotti, e le altre circostanze del Regno non siano di così poco rilievo da adottare un sistema politico del tutto passivo; ma che riunito ai punti di appoggio scelti dopo un maturo esame (dei quali il Regno medesimo ha bisogno, ed ha sempre avuti) possano garantirsi i suoi dritti, e non ondeggiare a voglia altrui. Un sistema del tutto passivo spande bensì ne' cuori de' privati cittadini una mortale indifferenza per gli affari di pubblico interesse, e distrugge per fino lo spirito nazionale, che seco trascina il totale decadimento della propria fortuna.

Le nostre osservazioni sono sempre relative alla parte, che può corrisponderci per la esistenza di un sistema marittimo. Per quello poi, che riguarda il potervi giugnere, coloro, che sono di contraria opinione, possono specialmente consultare la nota (*i*) del presente discorso preliminare. Tutto il difficile è condurre l'impresa, giusta i principj dell'arte; impiegarvi una indefessa attitudine; e non perdere giammai di veduta lo scopo, a cui bisogna tendere.

Nel Capitolo IV, e VI. si analizzeranno le principali vedute, ed i mezzi convenevoli per ordinare, e sostenere il nostro sistema marittimo in conformità del proprio interesse.

Quindi a noi sembra, che qualunque possa essere la nostra posizione politica, tutte le considerazioni ci spingano allo Stabilimento di una *Marina Militare*, calcolata su de' nostri bisogni, e circostanze; ed alla istituzione di un sistema marittimo pel di lei sostegno, e prosperità. La Danimarca, e la Svezia, nazioni a noi inferiori, sono giunte del pari a farsi in certo modo considerare sulle acque, e ad avere delle armate di terra in proporzione (*f*).

Egli

(*f*) Ognuno non può a meno di rimanere sorpreso nell'osservare il quadro comparativo de' differenti Stati di Europa nell'epoca recente del 1800, che il Dottor Clarke riferisce nella sun opera impressa in Londra nel 1801., e nella quale si sforza di dimostrare la superiorità della Gran-Brettagna sulle altre Nazioni Europee nella stessa epoca: Nel quadro riferito si osserva, che la Danimarca possedendo una popolazione di 2.200,000 abitanti, ed una rendita annuale di 1300.000. lire sterline manteneva una forte armata di terra, e trentatre navi da guerra di linea: la Svezia possedendo 3,000,000. di abitanti, ed una rendita annuale di 1,400,000 lire sterline, sostenea parimenti in piedi un forte nnmero di truppe, trenta vascelli di linea, e dieci fregate.

Comprendiamo, che le circostanze de' paesi possono produrre dei risultati molto differenti: Comprendiamo altresì, che riesce assai difficile il potersi procurare de'rischiarimenti esatti di questa natura, e che bisogna essere molto circospetti in prestar fede a quello, che si asserisce dai varj scrittori; nnlladimeno relativamente al nostro oggetto ci è sembrata di qualche autorità l'assertiva del citato autore, poichè la sua rinomanza, e la qualità del suo lavoro richiedeano, che i fatti fossero i più autentici: dall'altra parte era egli in circostanze di poterli verificare. Per quanto erronei però vogliansi supporre i medesimi; per quanto favorevoli vogliausi credere alcune circo-

Egli è certo però, che le cose sono giunte a quel segno, cui non pervennero giammai a memoria dei nostri antenati; e lo stato di esse presenta delle serie riflessioni a colui, che fissa la sua attenzione su di un punto di tanta importanza. Quindi è, che una tale intrapresa non può conseguirsi senza di assidue cure, e di tanto penosi sacrificj da sentirne tutto il peso. Che si calcoli però quello delle ragioni esposte; lo stato attuale delle cose medesime presso di noi; la necessità di porvi un termine; ed ognuno sarà appieno convinto, che il nostro interesse deve

---

costanze naturali della Danimarca, e della Svezia per la costruzione dei legni da guerra; pure se si attenda agli altri oggetti necessarj per lo sostegno di queste forze, con particolarità al mantenimento delle ciurme (articolo di maggiore importanza della costruzione medesima) non deve rimanere alcun dubbio, che il fatto prova di potersi mantenere da noi delle forze di mare, e di terra di qualche rilievo. La grande superiorità della nostra popolazione e delle rendite dello Stato relativamente a quelle della Danimarca, e della Svezia, e le circostanze del Paese permettono di provvedere colla massima facilità alla sussistenza della marineria, che siccome abbiamo detto, forma l'articolo più interessante.

La popolazione del Regno ascende presso a poco a cinque milioni, e le sue rendite, non ostante la decadenza del Commercio cagionata dalla guerra, sono ammontate negli anni 1812, e 1813 a venti milioni di ducati approssimativamente. La popolazione del Regno potrebbe eziandio accrescersi di molto colle dovute cure all'uopo.

Per maggiore intelligenza di ciò, che abbiamo detto, conviene sapere, che la lira sterlina, essendo al pari, può valutarsi circa ducati sei.

deve essere quello d'impiegare ogni sforzo per guidare a termine l'impresa nella parte, che ci riguarda (*g*). Quanto maggiori saranno gli ostacoli da superare, altrettanto sarà per noi la vittoria più compiuta, ed il trionfo più glorioso (*h*).

Tutte

(*g*) Si è di già dimostrato, che la prudente adozione di un tal sistema non può riguardarsi come principio, che tenda a turbare il pubblico riposo: sembra ora necessario di soggingnere, che questi rimproveri non debbono aver luogo in alcun caso, quando il sistema, che si propone, discuopre una sorgente incsausta di pubblica felicità.

(*h*) Se prima ragionammo su l'oggetto, di cui trattasi, preodcodo in considerazione le nostre circostanze fisiche; riguardando ora le medesime particolarità sotto l'aspetto morale (la qual cosa costituisce bensì un principio interessante da porsi a calcolo nella stessa intrapresa) ogni ragione abbiamo per credere di poter divenire quali fummo un tempo. Una tale piacevole, e lusinghiera speranza naturalmente si desta rammentando gli antichi fasti, benchè da lungo tempo già scorsi. Le antiche medaglie *navarcali* anco raccolte fra le voragini del tempo, e le lacrimevoli vicende delle nostre contrade, sono i monumenti dello splendore del commercio, e del potere marittimo, che altre volte ottennero varj, e molti popoli del nostro Regno, specialmente i Locresi, oggi abitanti di Girace; i Sabariti, che facevano dimora tra i fiumi Grati, e Sibari oggi Cocchile; i Regitani, e sopratutto i Tarantini, che signoreggiarono sul mare Jonio, e dei quali Strabone riferisce nel libro VI. *nam classem habuerunt quantam hisce in oris nemo*. I Napoletani, i Regitani, ed i Tarentini medesimi fornirono alla Repubblica Romana delle flotte intiere, onde far fronte a quelle dei formidabili Cartaginesi.

Prnove non meno d'ingegno, e di favorevoli disposizioni pel mestiere nautico hao dato fin dai tempi più remoti gli abitanti del nostro Regno. Giusta le autorità di Sallustio, Varrone, ed altri, sic-

Tutte le difficoltà, che possono presentarsi sono insuperabili da coloro, i quali scoraggiati dalla scarsezza de' mezzi attuali, sono persuasi di

---

siccome osservasi presso Ginlio Gregorio Giraldi *de navigiis*, varie sorte di modelli di navi sono stati presentati dagl' ingegni nativi delle contrade del Regno. I Tarentini inventarono le Zattere, gli abitanti delle Isole di Tremiti dette Diomedee, dei legni quasi simili alle Galee; i Brnzj oggi popoli delle Calabrie produssero le navicelle di spia, o Galeotte; in Amalfi sorse la Bussola in tempo di Carlo II. di Angiò, malgrado le opposizioni, che la gelosia nazionale abbia ad altri suggerite per togliere a noi il pregio di siffatta scoperta, in guisa che non sapendo dove rivolgersi, si è asserito da talnno, che l'*ago calamitato* sia stato rinvennto dai Chinesi, e dagli Arabi. Basta però di avere osservata la navigazione dei medesimi popoli, per essere convinto del contrario; lo stesso attesta dall' altra parte la speciosa insegna del Principato Citra fignrata da nna Pisside nantica colla sua calamita nel mezzo, ed nna Stella Polare al di sopra con qnattro Genj, simboleggiando i quattro venti cardinali. Presso di qual popolo trovasi in tal guisa celebrata nna invenzione, che tanto merita?

Continuando a scorrere la storia del nostro Regno, osserviamo, che l'insigne Rnggiero nostro primo Sovrano Normando, al riferire di Pietro Giannone, erasi reso più poderoso in mare degli stessi Imperatori di Oriente. L' istoria narra altresì, che il Governo degli Svevi, degli Angioini, degli Aragonesi, e dei Sovrani Austriaci successori al Trono di Spagna, ai quali questo Regno appartenea, ebbero anch' essi delle forze marittime di considerazione. Di fatti è noto, che Federico II. della Schiatta Sveva successore di Arrigo VI si trasferì in Terra Santa con una poderosa armata navale nel 1228, ad oggetto di riacquistare quelle regioni, come segul: Sono noti parimenti gli eccessivi sforzi di Carlo II di Angiò per liberare suo figlio, e riacquistare la Sicilia. Federico figlio di Ferdinando I. di Aragona fngò nell' Adriatico l' armata navale Veneta per la contesa del dominio di quel mare. Forze considerabili somministrarono i Cantieri del Regno a Filippo II. nella poderosa flotta da lui spedi-

ta

di essere sempre nella impossibilità assoluta di lottare contro le circostanze ; poichè bisogna pure una volta incominciare per giugnere alla meta (*i*). Le stesse difficoltà nè anche pos-

so-

---

ta contro di Elisabetta Regina della Gran-Brettagna : simili armamenti ebbero luogo nelle forze marittime confederate sotto il comando di D. Giovanni d' Austria , e dirette dal famoso Pilota Cicco Pisani di Belvedere di Calabria , le quali riportarono nel golfo di Lepanto piena vittoria sulle navi ottomane regnando Selim II. Non ha guari , e pria , che le calamità della recente rivoluzione accaduta negli ultimi anni del secolo scorso ne avessero prodotta la distruzione , possedea il nostro Regno delle forze marittime di qualche importanza, cioè quarantadue legni da guerra, fra' quali sei vascelli di linea , oltre cento scialuppe cannoniere . Dei detti legni si farà memoria nella nota (e) del Cap. VI.

La Marina più , che tutte le altre istituzioni , sorge , e decade giusta i principj sani , o viziosi della Polizia , ed Economia marittima , che si praticano qualora non vi siano degli ostacoli fisici , o morali derivanti dalla natura del sito , o da quella degli abitanti , de' quali impedimenti nulla abbiamo a temere dopo quanto si è da noi dimostrato. Abbiamo a gloriarci di essere Fenicj , e Greci di origine.

Io non fo che ripetere ciò , che altri han detto prima di me , e dai quali autori ho ricavato questo piccolo saggio , di cui a me è sembrato opportuno far parola nelle presenti circostanze.

(*i*) La decadenza delle cose , qualunque sia , non deve giammai far disperare di poterle ristabilire . La speranza è perduta , allorchè fosse dimostrato col raziocinio , ed anche col fatto in alcuni casi , come nell' attuale , che le cose persisterebbero nello stesso stato di decadenza , malgrado tutti gli sforzi , che potrebbero intraprendersi. In breve si dimostreranno i mezzi , che possono impiegarsi da noi nelle presenti circostanze pel ristabilimento delle forze marittime.

È utile altresì riflettere , che il ritardo in questa parte cagiona delle conseguenze assai funeste ; poichè allontana da noi la pratica , e l'arte nautica , come altresì il genio , e l'entusiasmo nazionale per lo stesso mestiere .

sono vincersi da coloro, che vorrebbero tutto ad un tratto ciò, che deve essere necessariamente l'opera di un certo tempo, siccome si dimostrerà a suo luogo. Basta il riflettere, che la fretta nelle grandi, e complicate operazioni, le quali si debbono all'uopo intraprendere, fa sì, che le medesime vadano accompagnate da un naturale disordine annesso a tal modo di procedere: quindi i passi, che si danno, non si esaminano con quella ponderazione, che esige la natura del soggetto, e si vedono con frequenza degli ordini, che tendono a fare, e disfare, stabilire, e rovesciare le stesse cose, secondo l'opinione dominante. Questa perenne antitesi di operazioni cagiona un dissesto generale negli affari, specialmente nel maneggio dei capitali dello Stato; poichè dà luogo a spese rovinose ordinate repentinamente, le di cui conseguenze si rendono spesse volte funestissime dal non potersi nulla ricavare in un giorno da quelle fatte nell'antecedente (*j*). Ecco adunque come coloro, che

(*j*) Varie penose riflessioni circa lo stesso oggetto si affacciano alla nostra mente, e che il fatto suggerisce; ma la di loro esposizione porta seco quella di altre controversie, che non possonsi trattare in

che vogliono urtare contro l'indole delle cose (riferendoci all' oggetto , di cui si tratta) spossano la di loro immaginazione , e tutt' i mezzi , ch' essi hanno senza conseguire l'intento . L' Inghilterra stessa mossa per così dire da una naturale , e generale vocazione , spinta dalla necessità sotto varj aspetti , impiegando un lavoro indefesso , e delle cure d'ogni sorta , favorita da una lunga serie di avventurose circostanze ; ha tardato due secoli , e più , per condurre la sua Marina a quel grado di forza , e di perfezione , al quale è giunta , e per consolidare i differenti rami , che sono nel tempo stesso la sorgente , e'l sostegno della medesima (*k*). Queste considerazioni sono dirette a far

in questa occasione. Basterà dire , che non v' ha persona bene informata dei fatti , la quale ragionando co' principj dell' Arte , e dotata di una giusta imparzialità , non rilevi , che gl' inconvenienti suddetti sono stati la cagione principale della distruzione di tante forze, che pochi giorni indietro riempivano i Porti di Europa: quindi con maggior ragione gli stess'inconvenienti si oppongono all'ordinamento di queste forze.

(*k*) Parlando dei tempi di Elisabetta , in cui l'arte , e le forze Brittaniche incominciano a presentare dei favorevoli successi contro le altre marine d' Europa , si osserva , che la Flotta inviata da questa Principessa per combattere quella di Filippo nel 1588 si componea di 31985 tonnellate , e di 15272 uomini di equipaggio : alla morte della stessa Sovrana la Marina Inglese si componea di una quarantina di legni da guerra , che aveano in tutto a bordo 774 pezzi di Artiglieria : molti dei legni riferiti erano al di sotto di 500 tonnel-

a far comprendere le difficoltà, che accompagnano la perfezione dell' impresa, e la necessità di dover molto meditare su dei regolamenti per ottenerla. Esse però nulla han che fare colle operazioni marittime, che le circostanze particolari dei tempi possono talvolta richiedere, e nelle quali bisogna traviare alquanto dal di-

---

nellate, ossia presso a poco di una portata uguale a quella de' più piccioli legni quadri attuali; ed altri ascendevano appena a 50 e 20 tonnellate. Queste notizie si sono estratte dalla introduzione, che il Signor Giovanni Clerk premette al suo saggio sulla Tattica navale.

L'aumento progressivo poi delle forze marittime della stessa Nazione è come segue, secondo riferisce il Dottor Clarke nell'opera citata *sull'opulenza della Nazione Inglese.*

Al salire sul Trono di Guglielmo nel 1688.	101032. tonnellate
Due anni dopo di quello della Regina Anna nel 1704.	104754.
Al salire sul Trono di Giorgio II. nel 1727.	170862.
Al salire del Trono di Giorgio III. nel 1760.	300416.
Nel 1800 ossia nel quarantesimo anno del Regno dello stesso Sovrano.	790950.

componendo presso a poco una flotta di mille legni da guerra, fra i quali circa duecento vascelli di linea. Il numero dei marinari al servizio nella stessa epoca ascendea a 120000. Finalmente, secondo la lista impressa in Londra nel primo di Aprile 1810, le stesse forze marittime si componeano di 1118 legni da guerra, e fra questi 259 vascelli di linea, a 297 fregate comprese anche le navi della portata di 50 cannoni.

Non sembra inutile di fissare lo sguardo, benchè di passaggio, sull'aumento progressivo della Marina Brittanica. La sua serie sempre crescente dimostra le cure assidue della Nazione per sostenerla, e promuoverla; e la bontà, e stabilità dei principj adottati per lo stesso fine.

diritto sentiero . Le disposizioni eventuali, che in simili rincontri hanno luogo , non debbono intanto far perdere di vista il sentiero medesimo , ma lasciar sempre tutto ordinato , onde riprenderlo quando giunga il momento favorevole.

Rimane ora a dimostrare quali siano gli oggetti da prendersi in mira principalmente , e quali i mezzi da impiegarsi nello stato avvenuto di decadimento , e di difficoltà , onde ristabilire le forze , ed il potere marittimo (*l*). In quanto a noi pensiamo 1.° Che le Coste , ed i Porti debbansi mantenere al coperto di ogni attacco per quanto sia possibile , affine di presentare alla navigazione costiera dei punti di appoggio , e di sicurezza (*m*). 2.° Che il go-

(*l*) Lo stabilimento , e la prosperità delle forze marittime non bisogna attribuirli esclusivamente alle istituzioni più prossime , che si presentano a prima vista , le quali risguardano in particolare la disciplina delle medesime forze . I felici successi in questo ramo dipendono dal concorso di molte altre cause politiche non meno , che dai principj dell'arte. Le une, e gli altri poi hanno fra di loro, siccome meglio si comprenderà in appresso , una vicendevole , e secreta influenza , la di cui azione bisogna promuovere con tutto lo studio , e l'accortezza necessaria per conseguire i vantaggi , che si desiderano.

(*m*) Il ragionare della difesa de' porti , e delle coste ci allontanerebbe dalle nostre riflessioni attuali ; d'altronde trovasi diffusamente trattata da più autori , e sarebbe superfluo di ripetere le di loro teorie . Abbiamo creduto necessario di farne parola , per dimostrare il soggetto , di cui si ragiona in tutta la sua estensione. Cre-

governo delle stesse forze vada direttamente ordinato al buon successo delle di loro operazioni. 3.° Che abbiano ad impiegarsi tutt' i mezzi per promuovere il traffico marittimo delle nostre Provincie fra di loro, e colle altre nazioni, soprattutto con quelle stabilite sulle coste del Mediterraneo, e dell'Adriatico (*n*): Opi-

B nia-

Crediamo pure vantaggioso di richiamare l'attenzione sull' oso, che giova fare dei foochi verticali per la difesa enunciata. I medesimi possono ordinarsi in modo, che offeodaoo tutt' i punti, dove il nemieo prepari i suoi attacchi.

(*n*) Questi mezzi sono necessarj per moltiplicare così le relazioni, come il nnmero degli abitanti delle coste, i quali guidati dal proprio ioteresse cercheranno parimenti dei modi, onde provvedere alla propria sicnrezza, a quella dei depositi delle di loro proprietà, ed al traffico della di loro industria: nè vi saraono intraprese conveoevoli, e mosse dalla parte del Governo, alle quali noo si prestino sollecitamente, e con ogoi eoergia; aozi spesso potrà vedersi, che vadano innanzi alle medesime. L'assistenza poi dei privati cittadini è sempre necessaria nelle operazioni complieate, e dispendiose, fra le quali merita il primo luogo il sostegno delle forze marittime, specialmente pel di loro attuale ordinamento. Essa è soprattutto indispensabile quando hassi a custodire una grande estensione di coste, siccome avviene nelle nostre circostanze; poichè le forze, che lo Stato deve sosteoere possono alle volte apportare nna spesa, alla quale, senza di un particolare soccorso, ooo può far fronte l'Erario dello Stato. L'esperienza in fine comprova tali ragionamenti, ed insegna, che benanche presso le più grandi nazioni, gli sforzi, ed i sussidj dei privati cittadini, hanno ristabilito le forze marittime nel bisogno. In fatti leggiamo nella storia dell'età passate, che questi mezzi riordioarooo le armate navali Romane per difendere la di loro patria dalle mioacce di Amilcare: lo stesso esempio a noi presenta la Gran-Brettagna, allorchè Guglielmo Pitt prese le redini del Governo.

Spin-

niamo parimenti, che sia della più grande importanza lo eseguire passo a passo la costruzione di un dato numero di forze navali, che oltre di accrescere la sicurezza della nostra navigazione, possano nello stesso tempo aumentare le cure, ed il dispendio dei nemici, quando si propongano di bloccare, e scorrere le nostre Coste, siccome sarà sviluppato a suo luogo. Gli oggetti enunciati debbonsi riguardare quali principj costituenti di un sistema marittimo; essi sono d' indole tale da potersi praticare da noi sotto ogni aspetto, e presentano gli elementi per giugnere in appresso allo stabilimento di forze maggiori, delle quali abbiamo dimostrata benanche la necessità, ed il possibile mantenimento.

Per-

Spingeodo ionaozi il peosiere, a misora, che l'importanza del soggetto il richiede, a ooi sembra, che le istitozioni medesime, le quali proteggono la geote di mare, e i di loro interessi, sono necessarie per ritenere sul patrio lido uoa tale classe di uomini, ed impedire, che passi altrove a prestare le sue fatiche, e far crescere le altrui ricchezze. Non v' ha dobbio finalmente, che reca grande peoa, e meraviglia il vedere quaote minute cure le nazioni impiegano pel saggio, e peso delle di loro monete, onde l' ona non usurpi all' altra i sooi preziosi metalli: mentre poi si tralascia di bilanciare le istitozioni rispettive, colle quali l' ooa può togliere all' altra una classe di uomini senza paragone più preziosa; che volentieri corre dove riceve dalle leggi protezioone, e favore; di cui una accorta politica può accrescere l'emigrazione; e che difficilmeote può riacquistarsi quando abbia espatriato.

Persuasi noi dell' importanza , e della sicurezza di poter giugnere allo scopo prefisso , abbiamo proccurato di esporre le istituzioni più opportune al conseguimento di esso. Abbiamo cercato eziandio di far presente , sebbene alla sfuggita , taluni oggetti secondarj , ma pur di qualche interesse , non permettendo altro la brevità delle nostre osservazioni. Non osiamo lusingarci di aver adempito pienamente ad un oggetto , pel quale ci reputiamo insufficienti ; ma saremo del tutto soddisfatti , se potremo dire di aver contribuito in qualche maniera alla prosperità di tanta istituzione. Coloro, nei quali concorrano maggiori talenti, e circostanze più felici , potranno dedicarsi ad estendere , e perfezionare i nostri pensieri (*o*).

(o) La pratica di alcune disposizioni, che vengono insinuate , può ritrovarsi già incamminata. Il nostro scopo non è stato quello d' innovare , ma di esporre l'indole , ed il nesso delle istituzioni confacenti al potere marittimo , giusta quello , che ne comprendiamo ; ed i principj rispettivi di Polizia , ed Economia adottati dalle principali Nazioni di Europa. La novità entra come parte secondaria nelle nostre considerazioni.

RIFLESSIONI

SUL POTERE MARITTIMO.

CAPITOLO I.

Necessità della formazione di un Consiglio marittimo.

Il governo delle forze navali (ogni qualvolta si considerino attentamente, e si vogliano ordinare le cose per un felice fine) abbraccia in tutta la sua estensione la *Disciplina*, e *Polizia* delle coste, dei porti, ed arsenali: gli *ordini* delle costruzioni, e degli armamenti: la *leva* della truppa, e della marineria pe' rispettivi servizj: l'*Amministrazione complicata* di somme considerabili. Appartengono altresì allo stesso governo un continuo *esame* degli accidenti, che turbano il corso

corso delle operazioni ; la *ricerca de' mezzi* , onde ravviare le cose al di loro ordine , e superare le difficoltà , che si presentano ; *una grande* , *ed assidua vigilanza* sullo stato delle forze marittime amiche , neutrali , e nemiche , in tutto ciò , che riguarda la di loro disposizione , le pretensioni di esse , e quanto hassi da sperare , o temere. In fine colui , al quale viene addossata la riferita direzione , deve di continuo meditare così nella pace , che nella guerra , i piani delle operazioni ; il vantaggio , o disvantaggio , che le proprie leggi possono arrecare alla fortuna della marineria , la quale nella stessa proporzione sostiene il suo numero ; la qualità , di marinari , che quelle promettono ; l'aumento , o la perdita , che ne producono le differenti navigazioni adottate presso la marina mercantile ; ed altre particolarità tutte di somma importanza , e di pubblico interesse .

Tali cose richiedono la pronta , ed accorta cura di una serie quasi infinita di minuti oggetti , che non può prestarsi da un solo uomo , quantunque dotato del massimo zelo , ed attività , e di un estremo vigor di genio ; poichè in molte occasioni deve mancargli il tempo necessario per penetrare l' intima concatenazione

delle cose, onde provvedere con aggiustatezza al bisogno; e perciò le operazioni riescono inevitabilmente sconvolte, e viziose. Volendo poi dividere la condotta dei diversi rami enunciati, bisogna farlo in modo, che nell' andamento progressivo del sistema non manchi l' armonia dovuta, senza di cui le stesse operazioni non possono giammai essere concepite nella di loro essenza, e guidate a fine colla perfezione, che si richiede.

Benchè penetrati dal rispetto, che sempre è dovuto alle grandi autorità, dobbiamo pur riflettere su di un' altra importante circostanza, la quale altresì prescrive di non affidare ad un solo tutta la direzione degli affari marittimi. In questo caso, qualora passi dall' uno all' altro individuo, ognuno si vuol far sempre credere il migliore. Quindi innova, e sovverte ogni cosa stabilita dal suo predecessore, e promuove dei continui cambiamenti, tanto nei principj politici del sistema, che negli altri, i quali guidano i rimanenti rami del servizio; finanche in quei, che da vicino riguardano e la Polizia, e la Disciplina navale. L' esperienza poi dimostra, che queste innovazioni, quantunque spinte dalla più retta volontà, se talvolta avviene, che migliorino la parte politica

tica del sistema per la maggiore acutezza d'ingegno del nuovo candidato prescelto; sono però sempre nocive alla conservazione di quel minuto ordine, che tanto interessa specialmente alla polizia, ed alla disciplina di sopra enunciate; e nelle quali istituzioni solo può giugnersi allo scopo desiderato, qualora vi sia una costante uniformità nella natura, nell'azione, e nella pratica dei loro principj. L'uomo del mestiere comprende tutta l'importanza del soggetto, di cui si ragiona (*a*).

Da quanto si è detto segue, che è vantaggioso dividere in due parti il governo delle forze navali, cioè, nella *Politica*, che in se com-

(*a*) Le innovazioni ne' regolamenti di tutt'i rami del servizio, ed in quello sopra ogni altro della Polizia, e della Disciplina, debbono aver luogo nel caso di assoluto bisogno. Debbono essere altresì il frutto delle più mature riflessioni, e richiedono nel di loro stabilimento la massima circospezione, e posatezza, affinchè non interrompano il corso delle operazioni, e facciano vacillare particolarmente l'azione della Polizia, e della Disciplina, ciò che a noi sembra talvolta il maggiore inconveniente annesso alle innovazioni.

Colui, che da vicino ha potuto osservare il corso degli affari, conosce le funeste conseguenze, che debbono aver luogo nei primi giorni del maneggio di un nuovo Direttore; soprattutto quando si tratti di operazioni, le quali appartengono ad un ramo difficile, e complicato, e che non possono maneggiarsi isolatamente, ma formano parte di un tutto già concepito dal predecessore, giusta la propria opinione allo stesso riguardo.

comprenda il concepimento di tutte le operazioni annesse alle vedute politiche dello Stato: nella *Economica*, che in se concentri l'amministrazione, la polizia, la disciplina, e tutt' i rami relativi all'adempimento delle operazioni medesime; ovvero, restringuendo le idee, diciamo, che è di assoluta necessità dividere il governo delle dette forze in due parti, delle quali una abbia per oggetto la di loro *azione*, e l'altra la *preparazione*. La guida della prima appartiene ad un capo, e segnatamente al Ministro nelle nostre circostanze (*b*). Il rego-

la-

(*b*) La Direzione Politica affidata ad un Capo interessa direttamente la *segretezza*, che tanto si richiede nella formazione, e nell' adempimento de' Piani di Campagna.

Giova però riflettere nel tempo stesso, che per accoppiare alle operazioni la segretezza necessaria conviene, che colui, il quale guida il corso politico degli affari intenda il mestiere in quella parte, che gli concerne. Bisogna, ch' egli conosca le stagioni favorevoli all' armamento, alla partenza, ed al ritorno delle flotte; l' ajuto ed i vantaggi dei porti, dove le medesime possano approdare; i punti proprj da guardare, e quei del nemico da attaccare; la natura dei legni da impiegare a tenore dell' oggetto, che voglia conseguirsi, e degli ostacoli da superare; gli approvisionamenti necessarj per le campagne da intraprendersi, ed altre cognizioni, confacenti alle politiche vicende. Colui, che sia sfornito di tali prerogative, fa d'nopo, che rinuncii al pregio del segreto, ovvero abbandoni alla ventura il successo delle operazioni. Ognuno poi comprende le funeste conseguenze, che possono avvenire nell' una, e nell' altra circostanza.

lamento della seconda, che in se racchiude una moltitudine di oggetti, difficili, e complicati (sulle di cui particolarità bisogna altresì vigilare molto da vicino) spetta ad un Corpo d' individui, che siansi del tutto distinti nel mestiere, e dotati di lunga esperienza nella pratica di tutt' i suoi rami. La direzione della parte economica si deve ad un *Consiglio marittimo* composto di scelti Uffiziali, fissandone però i rispettivi attributi colla massima prudenza, e secondo lo stato del sistema politico, che governa le parti rimanenti della nazione. In appresso si farà parola de' principj costituzionali del corpo medesimo; della sua scambievole corrispondenza col Ministero; e del modo, in cui debba rendergli conto delle sue operazioni; sì perchè questo guida la parte politica, alla quale tutte le altre debbono essere subordinate, sì perchè non manchi nel sistema l' accordo necessario, a norma di quello, che innanzi si è detto.

Prima di passare oltre, sembra convenevole analizzare alquanto i principj da aversi in mira dalla direzione economica, affine di preparare alle operazioni un esito favorevole, la qual cosa riguarda tutti gli oggetti di sua competenza. Una tale analisi farà conoscere la

la estensione, ed il complesso delle parti, che comprende la stessa direzione; il bisogno di vegliare sulle medesime da vicino; l'impossibilità di potersi condurre da un solo uomo, siccome abbiamo asserito; ed in fine la necessità, e' vantaggi del sistema, che si propone. I principj suddetti intanto possonsi ridurre ai seguenti. 1.° Guidare le operazioni con tutta la *celerità* possibile. 2.° Accoppiare alle medesime tutta l'*economia*. 3.° Riporre ogni avvedutezza nella *scelta* degli Uffiziali da impiegare secondo la natura delle imprese da eseguire. Della *segretezza* abbiamo discorso innanzi a suo luogo; poichè costituisce una proprietà d'indole differente, ed annessa alla azione delle forze, ma non al di loro preparamento, su di cui verte ora la quistione.

La *celerità* è l' arte di far *molto e bene* nel minor tempo possibile. In conseguenza per dirigere i preparativi convenevoli colla prontezza, colla precisione, e coll' ordine dovuto giusta un tal principio, è necessario conoscere il locale dei porti, ove si eseguono i lavori; la polizia degli arsenali; le difficoltà annesse alla *leva* della marineria; il tempo necessario per gli armamenti; il numero delle braccia degli operaj da impiegarvi; quello della gente di mare

mare da accoppiarvi ; e la buona disposizione di tutte le altre operazioni accessorie , ad oggetto, che i lavori si succedano con tutta la sollecitudine , e senza interruzione . Qualora non si abbiano tali cognizioni, i preparativi si produrranno alla lunga, nè potranno giammai rinvenirsi le ragioni del ritardo , ed i mezzi per ovviarvi . Intanto sorpresi da un nemico accorto , o dalla mancanza del tempo , le proprie forze , e la propria sicurezza medesima , possono con frequenza essere compromesse . Le spese fatte altresì spesso rimangono in tali rincontri infruttuose, la qual cosa reca un grande dissesto al pubblico erario , siccome altrove si è detto ; nè è mai superfluo il ripeterlo .

Per quello , che riguarda l' *economia* : indipendentemente dai vantaggi , che i legami politici possono produrre nell' acquisto dei materiali utili al servizio della Marina , e dei quali può aversi bisogno ; indipendentemente dalle principali operazioni amministrative, ricade forse oltre il credere comune su di un gran numero di piccioli oggetti , e di mezzi impercettibili , dei quali non può mai profittare colui , che non vegli bene da vicino su i lavori , nè può conoscere senza , che abbia frequentati i porti , gli arsenali , i cantieri , la navigazione

istes-

istessa. Colui solo, che abbia battuta questa carriera, può rilevare l'economia da tenersi nella mano d' opera, nei materiali, nelle sussistenze, negli armamenti, ed in tutte le operazioni, che possono presentarsi. Egli solo saprà estendere, e riprodurre l' economia in molte, e variate forme (*c*).

La scelta dei soggetti finalmente richiede, che si abbiano presenti molte considerazioni d'importanza somma; e può soltanto eseguirsi colla perfetta conoscenza delle persone, e del mestiere. Le operazioni meglio combinate riescono, o svaniscono secondo l'intelligenza di colui, al quale sono affidate; specialmente quelle di mare, le quali dipendono da una moltitudine di circostanze, che non hanno potuto prevedersi. Le stesse operazioni richiedono nell' uffiziale, a cui viene affidata la di loro esecuzione, delle vedute sagge, ed estese; dei grandi mezzi d'ingegno per trarre dalle conoscenze del mestiere tutto il partito possibile. In fine per bene scegliere, ed impiegare le persone, è necessario di averle trattate da vici-

(*c*) Nel Capitolo IX si ragionerà più diffusamente della preferenza, che merita l' uffiziale militare per essere collocato alla testa dell'Amministrazione marittima, quando in lui concorrano i requisiti necessarj all' uopo.

cinò, onde mettere a profitto nelle circostanze le di loro passioni medesime.

Qual' esperienza, e quanta meditazione è necessaria per giugnere a possedere la debita scienza di tanti variati oggetti! Può un uomo solo avere i mezzi, ed il tempo da discuterli nel bisogno, e talvolta in qualche breve momento di violenza, e di agitazione?

All'opposto in un Consiglio formato di scelti individui sempre si concentrano tutte le necessarie cognizioni. Quivi è sempre provocata l'importante quistione di *ciocchè meglio possa convenire*; quistione, alla quale ben di rado risponde l'amor proprio colla sincerità, che si vorrebbe, se pure la propone a se medesimo. L' istituzione di questo Consiglio proccura al corso delle cose il maggiore ordine possibile; poichè ciascuno dei suoi membri può invigilare da vicino sul ramo, che gli appartiene. La riunione poi di tutti, ed il comune interesse, dal quale sono animati gl' individui di uno stesso corpo, danno al progredimento delle operazioni quella grande attività, che solo viene dall'unità di azione.

Nella medesima adunanza, i bisogni delle forze marittime, i mezzi, che si hanno per supplirvi, ed i principj di economia, vengono di-

discussi con tutta la precisione. Il merito delle persone si pondera con ogni avvedutezza, ed imparzialità, e difficilmente avviene, che s' inferiscano dei torti. Lo spirito di novità svanisce, ed in sua vece prende luogo la propensione di conservare al sistema quella uniformità, che stabilisce l' ordine dovuto in tutte le parti del servizio (*d*). In fine rivolgendo l' attenzione alle nostre circostanze particolari, è da riflettersi, che l' ordine prefisso diviene necessario presso di una nazione, in cui ritrovasi il Ministero della Marina riunito a quello della Guerra, la quale circostanza non lascia di essere vantaggiosa, quando l'estensione degli affari permetta di profittarne. Poichè in tal caso sotto la stessa autorità rimane concentrata la Direzione Generale delle forze di mare, e di terra, i movimenti delle quali hanno sempre delle corrispondenze vicendevoli, e spesso sono del tutto insieme combinati: anche perchè lo stesso sistema dà luogo ad una maggiore economia, quando le operazioni vengano regolate coll' opportuno accorgimento.

La

(*d*) Oltre alle riflessioni enunciate havvi sempre nelle adunanze il vantaggio, che l' uno istruisce l' altro.

La istituzione di questo Consiglio, sotto il nome di Ammiragliato, dà alla costituzione marittima Inglese tutta la superiorità su quella delle altre Nazioni. Per mezzo di esso la parte economica (poichè tale è parimenti il suo attributo) viene diretta con tutta la precisione: e colui, che conduce la Direzione politica degli affari, conosce fin dove giugne il potere delle forze marittime, onde secondare le proprie vedute. L' Ammiragliato infine è quello, che con pieno discernimento calcola, ed espone le spese necessarie a tenore del bisogno, perchè vi si provvegga colla debita anticipazione. Esso è il principale sostegno delle flotte brittaniche, e dalla sua perfezione deriva quella di tutte le parti rimanenti della stessa Marina. Ci ricordiamo su tal proposito di avere inteso dire da un de' membri, che lo compongono: *le Marine, le quali oggi contrastano la Inglese, rassomigliano a tanti orologi, i di cui pezzi sono talvolta buoni; manca però la stessa qualità nella molla principale: la nostra marina*, soggiugneva egli, *è una macchina istessa, le di cui parti costituenti non sono sì pulite, ma la corda è di una qualità molto superiore*. Non sapremmo esprimere il tormento, che ci arrecò siffatto paragone, e ne comprendem-

demmo al momento tutta la forza: nulladimeno, lasciando da parte un dispregevole orgoglio, ognuno rimarrà convinto della esattezza del parallelo, *salendo*, e *scendendo* la scala dei fatti giusta il dire del Gran Cancelliere.

L' istituzione poi dell' Ammiragliato vanta un' epoca assai remota presso la Nazione inglese (*vera Nazione marittima*), e dopo i suoi conosciuti vantaggi, reca somma meraviglia il vedere, che sino a' giorni nostri niuno abbia voluto imitarla per quanto permettano gli altri principj della rispettiva costituzione nazionale (*e*). Sembra che si conosca la verità; ma per

(e) È un grave errore il credere, che la necessità di oo Ammiragliato nasca dalla moltiplicità degli affari: tale istituzione preode la sua vera origine dall' indole stessa del soggetto, perchè la più coofacente ai progressi di tott' i rami, che riguardano la stabilità, e la prosperità della Marina Militare. Se il numero delle forze marittime è di poca considerazione, le core, e l' intelligenza dell'Ammiragliato lo moltiplica; se poi cresce, l'Ammiragliato è il miglior mezzo da condurne la disciplioa, ed i rami rimanenti, che interessano la parte economica. Esso è di nn' epoca assai remota presso la Gran-Brettagna, siccome si è asserito, e molto prima, che le sne forze navali meritassero alcooo speciale riguardo. Di fatti nella collezione degli Statuti dell' Ammiragliato impressa in Londra nel 1768, la quale è quella, che abbiamo consoltata, si ritrovano degli atti passati sotto il Regno di Ednardo I, la qoal cosa comprova l'esistenza del detto corpo io oo tempo molto anteriore a quella di Errico VIII, in cui la Marina Militare Brittanica poò dirsi, che non ancora vagiva. In conferma di ciò è coooscinto, che quest' ultimo Priocipe volendo equipaggiare una flotta fu obbligato di noleggiare de'

per una serie di fatali circostanze, delle quali non sapremmo render conto, quasi senza volerlo non si viene mai all'esecuzione, e tutte le fatiche di colui, chè s'impegni a riuscirvi, restano inutili, e sempre inonorate: in guisa tale, che possa ripetersi ciò, che Tacito disse ad altro oggetto: *nobis in arcto et inglorius labor*. Generalmente si decantano alcune particolarità della Marina Inglese, mentre meritano tutta l'attenzione, altre di lei vedute, alle quali essa deve in vero tutta la sua superiorità, la sua disciplina, la bellezza istessa della sua esterna prospettiva. Rimontiamo alla sorgente delle cose, ed affrettiamoci a seguire, per quanto permettano le nostre circostanze, l'istituzione accennata, che tanto merita, e la di cui utilità viene fortemente lumeggiata (per così dire) dalla ragione, e dai fatti; in tal guisa otterremo in seguito tutti gli altri vantaggi, che come conseguenze derivano dallo stesso principio. C CA-

---

de' legni di Amburgo, Dantzick, Lubec, e sopratutto di Genova, e di Venezia, che in quel tempo aveano sole l'arte di costruire, e di condurre le forze navali, e fornivano nel tempo stesso all'Europa un Colombo, un Americo, un Verezani, un Cabotto, uomini, che fanno il massimo onore al genio, ed all'arte marittima, e pel mezzo dei quali, al dire del Signor Raynal, il mondo è divenuto sì grande. Queste riflessioni portano naturalmente lo sguardo a contemplare la strana fatalità della nostra Italia, di avere tanto inventato, e nulla conservato.

CAPITOLO II.

Composizione del Consiglio marittimo : Principj generali della sua Costituzione : Funzioni particolari di ciascuno de' suoi membri.

I membri del Consiglio marittimo potrebbero essere i seguenti

Un Presidente	Uffiziale Generale, e membro del Consiglio di Stato.
Un Maggiore Generale.	Capitano di Vascello.
Un Intendente	Grado da istituirsi, e superiore a quello di Commessario ordinatore.
Un Direttore in capo delle costruzioni. . . .	Capo del Genio marittimo (*a*).

Due

(*a*) Nelle nostre circostanze sarebbe vantaggioso , che gli uffiziali del Genio marittimo alle cognizioni del mestiere riunissero le idrauliche per la costruzione dei porti , e dei Cantieri . Questa disposizione perfezionerebbe l'andamento del sistema tanto nel concepire , quanto

Due membri onorarj. .	Capitani di Vascello, o di Fregata (*b*).
Altro membro onorario.	Commessario di prima classe.
Un Ajutante del Ministro.	Capitano di Vascello, o di Fregata: ovvero un uffiziale di grado superiore del Corpo amministrativo.
Un Segretario	Capitano di Fregata (*c*).

quanto nell' effettuare le opere per gli oggetti enunciati; e potrebbe aver sempre luogo, allorchè la moltiplicità delle faccende non lo impedisse. D' altronde presso di noi proporzionerebbe agli uffiziali del detto Corpo una carriera più attiva, dalla quale particolarità è conosciuto, che nasce lo zelo, e l' ardore pel sapere, e per l' adempimento de' proprii doveri.

Le considerazioni esposte non ci han fatto comprendere nel Consiglio, di cui parliamo, un Uffiziale del Corpo idraulico. Ma quando le nostre idee non venissero adottate, questa circostanza si rende necessaria.

(*b*) Ciò si riferisce alla nostra posizione attuale, che non abbiamo un gran nnmero di Capitani di Vascello, nè conviene aumentarlo senza di un positivo bisogno. Qualora però le circostanze lo permettano, dovranno i *membri onorarj* avere il grado di Capitano di Vascello.

(*c*) Il posto di Segretario servirà di preparazione, ond' essere in seguito membro integrale del Consiglio. In tal guisa si giugne in mezzo agli affari istruito dei medesimi.

È da notarsi , che il Presidente , il Maggior Generale , l'Intendente , ed il Direttore in capo delle costruzioni potrebbero avere uno , o più Ajutanti , che fossero uffiziali del corpo rispettivo , e di competente graduazione pel disimpegno de' proprii doveri , che verranno particolarizzati più oltre .

Principj generali della Costituzione del Consiglio.

La nomina dei membri del Consiglio potrà presentarsi dal Ministro al Principe . Nel farla sembra opportuno di seguitare , in ugual merito , l' ordine rigoroso di antichità fra gli Uffiziali della graduazione convenevole. I posti del Consiglio possono servire altresì per ricompensare dei talenti segnalati.

La nomina dovrà essere accompagnata da un rapporto sull'antichità , e servizj di ciascuno Uffiziale .

La condotta dei membri del Consiglio , se il bisogno lo richiede , sarà giudicata da una Corte Marziale nominata dal Principe all'uopo.

Il Ministro potrà sospendere dalle sue funzioni un membro del Consiglio , e surrogargli uno dei membri onorarj dello stesso Corpo dopo

po di averne ottenuta l'approvazione dal Principe.

I membri del Consiglio potranno cessare di farne parte, o per li di loro avanzamenti, o per altre funzioni, alle quali siano chiamati. Questa disposizione dovrà essere munita dell' approvazione Sovrana.

L' autorità ministeriale, e quella di presidente non potranno in caso alcuno ricadere nella stessa persona.

Il Consiglio sarà il depositario della costituzione marittima, nè in questa potrà farsi innovazione alcuna, senza del suo avviso consultivo. I regolamenti particolari però, che riguardano il minuto ordine di tutt' i rami del servizio, saranno stabiliti definitivamente dallo stesso Consiglio (*d*).

Le innovazioni nella costituzione potranno essere rappresentate al Principe così dal suo

(*d*) L' ordine di questi regolamenti, in conformità de' canoni marittimi, può soltanto concepirsi in tutta l'estensione dai membri del Consiglio, i quali nella di loro carriera hanno avuta prima occasione di osservare l' andamento delle più minute parti del servizio; indi sono pervenuti ad un posto, ove la natura delle funzioni, che gli sono assegnate li ha messi in circostanze di determinare l' ordine, col quale le dette parti debbano essere concatenate, giusta i principj della ragione, e dell' esperienza.

Ministro , che dal Consiglio , e tutte le vertenze di opinioni saranno inviate alle decisioni del Consiglio di Stato .

Allo stesso Corpo apparterrà la piena vigilanza su di tutt' i rami della polizia , e disciplina delle Coste , come il nettamento dei porti , la direzione , e conservazione dei di loro Fari (*e*) , e quella di tutte le parti del ser-

---

(*e*) Una naturale propensione ci muove a rammentare , e credere , che presso di noi siano stati praticati forse per la prima volta . Di fatti Stazio poeta antichissimo descrive un superbo faro costruito nell' isola di Capri dai suoi primi abitatori denominati *Teleboi* ; popoli aborigini , o siano primitivi .

Teleboumque domos , trepidis ubi dulcia nautis
Lumina noctivagis , tollit Pharus æmula Lunæ

Il medesimo fanale fu roveseiato da una scossa di tremuoto pochi giorni prima della morte di Tiberio ritirato in quell' Isola , secondo leggesi presso Svetonio nella vita dello stesso Imperatore . *Antes paucos quam obiret dies , Turris Phari terremotu Capreis concidit* . Adunque ha esistito un faro nell' isola di Capri molto anteriore a quello di Alessandria di Egitto , che il sig. Montfaucon asserisce essere stato il primo , dal quale gli altri abbiano avuta origine . Sarebbe vantaggioso riedificare un tal monumento sì per l'utilità , che apporterebbe ai naviganti , come perchè in certo modo interessa la storia dei primi popoli di queste regioni . La magnificenza della Capitale lo esige parimenti .

Nella costruzione del faro suddetto , e di tutti gli altri , che sarebbero da costruirsi a tenore del bisogno , converrebbe stabilire le cose in modo da poterli rilevare a grande distanza , e senza confonderli cogli altri lumi della costa . Fra quei , che abbiamo avuto occasio-

servizio marittimo nei medesimi : il governo , e la disciplina della marina mercantile per quello , che riguarda l'istruzione nautica ; l'ispezione su dei legni rispettivi , perchè siano bene armati , e forniti di tutti gli attrezzi necessarj per la sicurezza della navigazione; i doveri dei capitani, e della marineria a bordo dei medesimi , ed altri oggetti della stessa natura.

Il Consiglio avrà benanche la piena giurisdizione su di tutt'i rami compresi nella parte economica delle forze navali , e che in appresso si enunciano nelle particolari funzioni assegnate a ciascuno dei suoi membri .

sione di osservare , merita a nostro credere la preferenza il magnifico fanale collocato presso il castello di S. Sebastiano in Cadice . La parte luminosa di esso consiste in una zona di pulito metallo concava , e situata in senso verticale , riflettendo la luce di molte vivaci lampadi . La stessa zona è poi fornita di un movimento di rotazione intorno all' asse verticale , che la sostiene , ond' è , che nella luce della medesima avvengono delle fasi fino ad occultarsi del tutto quando la Zona si presenta di lato , la quale circostanza la fa distinguere da tutti gli altri lumi , che possono esservi sulla costa . Si comprende inoltre , che la luce delle lampadi ; la grandezza della superficie concava , che la riflette ; e la figura della medesima , che dev' essere parabolica per quanto sia possibile , se non del tutto, sono le circostanze da far distinguere il fanale più da lontano .

Non ostante ciò , che abbiamo insinuato , la fisica può sempre suggerire idee molto vantaggiose a questo riguardo , e sarebbe un oggetto degno di concorrenza di premio , l' accoppiare all' invenzione qualche veduta economica .

Al Consiglio spetterà la direzione dei movimenti della flottiglia per la custodia immediata delle Coste del Regno, e del Commercio lungo le medesime. Dovrà però informare consecutivamente il Ministro delle sue disposizioni. Questi poi sarà tenuto di fornirgli tutte le istruzioni preliminari, e tutt' i rischiarimenti, che siano necessarj per la detta Direzione giusta le circostanze dei tempi (*f*).

Ogni qualvolta si creda opportuno, ed almeno una volta nel decorso dell' anno, dovrà nominarsi dal Consiglio un' adunanza di tre persone prescelte fra gli Uffiziali militari, ed amministrativi per ispezionare i differenti rami del servizio in tutt' i porti, e circondarj del Regno.

Que-

(*f*) La direzione di tali movimenti si è attribuita al Consiglio, indipendentemente dal Ministro, poichè in se racchiude delle disposizioni minute, e di poco momento, le quali molestano molto l' attenzione Ministeriale senza di un preciso bisogno. È sufficiente, che il Ministro, siccome si stabilisce, vi prenda quella parte, che corrisponde alla natura della sua carica.

Le nostre riflessioni sono appoggiate ancora sulla particolare circostanza, che presso di noi il Ministero della Marina trovasi riunito a quello della guerra. Quindi, giusta quanto abbiamo detto nel capitolo precedente, conviene impiegare tutt' i mezzi per dare agli affari un corso spedito, soprattutto a quei, che necessitano di un'assidua, e speciale vigilanza da vicino, siccome avviene nella direzione, di cui si parla.

Questa sarà preseduta da uno dei membri onorarj del Consiglio nominato dallo stesso Corpo : esso dovrà però render conto al Ministro della detta nomina.

Il Ministro potrà fissare indipendentemente dal Consiglio l' epoca di questa ispezione .

Il Ministro , quando lo giudichi opportuno , potrà aggregarvi il suo Ajutante . Verrà però sempre preseduta da uno dei membri onorarj del Consiglio (*g*).

Gli

(*g*) In tutte le parti del servizio fa di mestiere la Direzione , e l' Esecuzione . La prima prescrive ciò , che hassi a fare : la seconda impiega i suoi mezzi per condurre al di loro termine le cose ordinate . La perfezione però del sistema richiede un' altra operazione intermedia fra la Direzione e l' Esecuzione , la quale osservi , guidi , ed avvivi i movimenti di questa , nello stesso modo , che l'occhio osserva , guida , ed avviva i movimenti del braccio , affinchè lavori a seconda del pensiere . Tale operazione intermedia è quella , che dicesi *Ispezione* . La medesima è altresì necessaria , perchè l' esame dei disordini sulla faccia del luogo fa meglio conoscere i mezzi , onde prevenirli .

Se con attenzione si rifletta sull' ordine stabilito pel corso delle operazioni , si comprenderà , che il Consiglio deve riguardarsi come il braccio del Ministro per l' esecuzione della parte del servizio , la di cui direzione è a questi affidata. Quindi è necessaria una *ispezione* , lo scopo diretto della quale sia quello di assicurare il Ministro , che le disposizioni del Consiglio sono intieramente convenevoli all' adempimento de' suoi ordini . Di questa circostanza il Ministro viene informato dal suo Ajutante , secondo si stabilisce in seguito nei doveri del medesimo . Queste funzioni poi non possono attribuirsi agli altri membri , che hanno la voce deliberativa nel Consiglio .

Ra-

Gli Uffiziali incaricati della ispezione faranno al Consiglio un minuto rapporto di tutto ciò, che occorra, col parere di quanto credano necessario, onde conseguire la bontà, e l'economia del servizio. Il Consiglio rimetterà in seguito al Ministro l'originale dello stesso rapporto accompagnato dalle sue riflessioni.

Gli

Ragionando co' medesimi principj sarà facile comprendere, che fa d'uopo di un' altra *ispezione*, la quale assicuri parimente il Consiglio, che i diversi rami del servizio insieme agiscono per mettere ad effetto le sue disposizioni, sia che derivino dagli ordini Ministeriali ricevuti, sia che facciano parte della Direzione, che gli è specialmente affidata. Tali particolarità sono riferite al Consiglio dagli uffiziali incaricati dello stesso oggetto, siccome si è stabilito. Analizzando però più attentamente le cose e considerando, che la direzione economica dev' essere sempre subordinata alla politica, si concepisce, che nella detta ispezione dei diversi rami del servizio, i quali debbono condurre al di loro termine tutte le operazioni è di mestiere, che prenda parte benanche il Ministro ogni qualvolta lo giudichi opportuno. Ma ciò deve seguire con quella convenienza, e gradazione necessaria soprattutto nelle operazioni militari, ed amministrative, nelle quali quando il superiore non si avvale in preferenza delle persone, che più da vicino vi sono chiamate dall'indole del di loro impiego, lede indirettamente la di loro stima. Non altrimenti avverrebbe se il Ministro indipendentemente dal Consiglio facesse investigare di nascosto gli stessi rami del servizio, che sono sotto l' immediata vigilanza del medesimo Corpo. Egli lederebbe l'opinione di questa ragguardevole adunanza.

Quindi va stabilito, che nella ispezione dei detti rami possa il Ministro impiegare il suo Ajutante, ma che sempre l'adunanza d'ispezione debba essere preseduta da uno dei membri del Consiglio. Procedendo in tal guisa si toglie alla medesima stabilita l' odiosa so-

Gli Uffiziali prescelti per la ispezione non potranno avere la stessa carica, se non dopo di un certo tempo da fissarsi nei regolamenti.

Il

somiglianza di segreta inquisizione nella qual forma apporta più male, che bene. L'antorità Ministeriale, e quella del Consiglio debbono essere riunite onde dare a questa operazione tutto il peso, e la rettitudine necessaria per ottenere, che i disordini vengano diligentemente esaminati, e discussi nelle più minute parti; e per impedire, che la verità sia alterata, la quale particolarità è d'importanza somma.

Crediamo pure necessario nella presente occasione il dimostrare quanto sia nocivo nel corso delle succennate operazioni il sistema di occulte ricerche, finanche in alcuni privati oggetti, che rignardano le malversazioni, onde ognuno possa essere penetrato della preferenza, che merita in simili rincontri un'accorta e severa, ma pubblica ispezione. Le malversazioni si commettono in buona analisi da quei funzionarj, nei quali sembra, che il Governo dimostri tutta la fiducia, segnatamente agli occhi de' di loro subalterni. Gli attestati di costoro divengon poi i documenti, che debbono direttamente, o indirettamente far conoscere la verità dei fatti a colui, che ne va in traccia: e per quanta cautela egli usi presso le medesime persone, sempre penetrano quale sia il funzionario, su di cui cada la diffidenza del Governo. Essi ben si avvedono, che trattasi dei di loro superiori tanto più, che tali occulti procedimenti, debbonsi spesso affidare a mercenarj, i quali ignorano gli studiati modi della malizia per non far penetrare le proprie vedute; nè possono portare a lungo le di loro operazioni per motivo, ch' essi ancora diverrebbero sospetti, e si esporrebbero a perdere talvolta i mezzi di sussistere.

Se poi si riguardino i sentimenti, che debbono nascere nell'animo di que' subordinati in conseguenza della testimonianza, a cui sono chiamati è facile il comprendere, che questa in essi diminuisce se non distrugge del tutto quella interna stima, e quel tacito applauso pe' proprj superiori, donde sorge il vero rispetto. Il succen-

Il Consiglio proporrà al Principe gli avvanzamenti degli uffiziali, e di tutti gl' individui addetti al servizio marittimo, unendo alla proposta

---

cennato sistema deve promuovere quella immoralità, che cerca impedire, e la di cui bassezza solo può giugnere a fare la dovota impressione nella divisata classe d'individui, ogni qualvolta abbiano la piena persuasione che i capi, dai quali vengono guidati, ne sono i più rigidi persecutori; e questa persuasione solo può nascere quando il Governo dimostri la sua fiducia pe' capi medesimi. Ma il sistema, di cui si ragiona, svela il contrario, e fa comprendere, che una tale bassezza è un comune attributo delle persone più ragguardevoli, e che tutta l'arte consiste in sapersi mascherare, o fornirsi di mezzi da operare impunemente. Esso offre adunque un ordine contraddittorio, poichè promuove più il male, che si vuole evitare, che il bene desiderato; e se qualche cosa mette in chiaro, ciò avviene sempre col sacrificio di tutto il rimanente. Tralascio le osservazioni da farsi a riguardo, che il sistema medesimo obbliga ad accarezzare, ed a mettere nella propria confidenza le persone più dispregevoli, le quali spesso vivono di accuse, e trafficano di calunnie.

Concludiamo con dire, che se coloro, i quali maneggiano gli affari sono da riprovarsi, perchè non privarli de' di loro incarichi colla dovuta circospezione in tali circostanze? Perchè non promuovere a posti gelosi le persone, che abbiano dato sicuro saggio di onestà, ed intelligenza? I mezzi diretti per impedire i progressi del male, e facilitare quei del bene, sono la pubblica dimostranza, che il Governo cerca conoscere le buone, e cattive qualità di ognuno, e ch'egli in ogni tempo ricompensa le une, e punisce le altre.

Quando poi la ragione regola le cariche, ed ognuna di queste si affida all'uomo intelligente amico del vero, ed accorto; egli nella sua ispezione da quello, che apparisce, ben sa giudicare ciò, che si asconde, e suggerire le misure da adottarsi, onde svellere le radici del male, anche impiegando quella destrezza, e circospezione, che alle volte richiedono le circostanze de'Funzionarj colpevoli.

posta le dovute osservazioni su del merito particolare di ciascuno. Il Ministro dovrà sanzionarla, o farvi le sue annotazioni, se lo creda convenevole.

Presenterà parimenti al Principe, qualora Egli non l'abbia determinato, la proposta degli uffiziali pel comando delle forze. Il Ministro dovrà sanzionarla, o farvi le sue annotazioni (*h*).

Nelle spedizioni segrete, o altri oggetti egualmente riserbati, apparterrà esclusivamente al Ministro di proporre gli uffiziali per la di loro esecuzione. Nel caso però, che lo creda vantaggioso, potrà tenerne proposito col solo Presidente del Consiglio.

Il Consiglio sottometterà al Principe le sue doglianze per mezzo di una deputazione compo-

(*h*) Ciò si riferisce in particolare al comando dei legni da guerra di maggior portata, per la ragione speciale, che i di loro capitani spesso possono ritrovarsi nel caso di governare con autorità quasi assoluta un numero considerabile d' individui. La nomina pel comando de' piccioli legni potrà lasciarsi alla sola approvazione del Ministro. Appartiene alle rispettive ordinanze lo stabilimento dell' ordine dovuto in questo capo interessantissimo.

L'imbarco degli uffiziali per la formazione degli Stati maggiori potrà lasciarsi alla disposizione del Consiglio. È questo un oggetto annesso più alla parte economica, che alla politica; oltrechè spesso sopraggiungono degli accidenti, i quali danno luogo ad una minuta corrispondenza, che accrescerebbe di molto le cure del Ministro senza di un positivo bisogno.

posta di due membri , uno dei quali dovrà essere il Presidente .

Sarà tenuto di rappresentare al Ministro tutte le opere militari , ed idrauliche, che creda convenevoli a costruirsi sulle coste per la di loro sicurezza , e per quella della navigazione lungo esse.

Dovrà indirizzarsi al Ministro in tutt'i casi, che abbia a tener corrispondenza cogli altri Ministeri ; potrà però averne una direttamente con tutte le altre Autorità del Regno per affari di sua speciale competenza .

Il Consiglio avrà la guida delle operazioni amministrative : presenterà al Ministro alla fine di ogni mese , e coll' anticipazione dell' uno per l'altro , il prospetto di tutte le spese , che potranno esser necessarie . Alla fine di ogni anno renderà al medesimo il conto corrispondente (*i*).

Le

(*i*) Nelle operazioni amministrative si può autorizzare il Consiglio a spendere una somma da fissarsi ne' rispettivi regolamenti per provvedere con ogni speditezza al bisogno , quando ciò sia necessario ; ovvero per profittare del momento favorevole nella compra degli oggetti utili al servizio della marina . Le grandi operazioni poi possono essere sottomesse all' approvazione del Ministro nelle nostre circostanze ; o discutersi nelle sedute , dove il Principe presiede quando si adottino i principj precedentemente stabiliti .

Nel Capitolo X. si ritroverà lo sviluppo delle ragioni , che dimostrano il vantaggio del sistema , che si propone.

Le domande, le doglianze, e le osservazioni di qualsivoglia natura, alle quali dia luogo il corso degli affari marittimi, e che debbano essere indirizzate al Principe, o al Ministro, lo saranno per mezzo del Consiglio colle osservazioni convenevoli, e senza che ciò possa in caso alcuno impedirne il corso. Dopo di aver adempito a questa particolarità potranno rivolgersi gl' intereressati al Principe o al Ministro secondo le circostanze dei di loro reclami (*j*).

Finalmente ciascuno de' membri del Consiglio avrà la piena giurisdizione nella parte esecutiva di tutt' i rami rispettivi del servizio, che verranno determinati in appresso. In ogni Assemblea però dovrà egli riferire all' intero Corpo quanto occorra, onde rettificare, se v' ha luogo, l'andamento delle operazioni (*k*).

Le

(*j*) Questa misura tende a sostenere la necessaria disciplina nell' andamento di tutte le operazioni. Nel tempo stesso procura il disbrigo degli affari; poichè quando i detti reclami vengono presentati direttamente alle prime autorità, fa d' uopo di un più lungo giro delle stesse carte per ottenere le dilucidazioni necessarie sull' oggetto dai capi, che governano i rispettivi rami del servizio.

(*k*) Quest' ordine di cose dà al sistema la massima armonia; previene i funesti effetti, che nascono dagli urti, e dalla rivalità delle giurisdizioni, e fa sì, che tutto sia discusso con somma diligenza specialmente le operazioni amministrative, siccome meglio si diviserà nel Capitolo IX.

Le decisioni del Consiglio, perchè siano legittime, ed abbiano la forza esecutiva, dovranno essere pronunziate dai quattro membri proprietarj, ed almeno da uno degli onorarj. Se uno de' proprietarj fosse assente, gli sarebbe sostituito un altro onorario in modo, che il numero dei membri riuniti sia sempre dispari, e non minore di cinque.

Il Ministro sarà l'organo del Principe presso il Consiglio, e di questo presso il Principe. Al Ministro apparterrà il dirigere tutte le operazioni necessarie per secondare le vedute politiche dello Stato, come a dire lo stabilimento dei porti, e dei cantieri; gli ordini relativi alle costruzioni, ed agli armamenti; la formazione dei piani di campagna; tutte le disposizioni, che riguardano i grandi movimenti marittimi, particolarmente quei per sostenere il commercio lontano dalle proprie coste (*l*); gli ordini concernenti la difesa delle medesime; l'esame del soccorso, che la marina mercantile può prestare alla

(*l*) La direzione dei grandi movimenti marittimi spetta al Ministro, poichè va annessa a quella degli affari politici, dei quali dev' essere più informato, come altresì delle intenzioni del Sovrano. Qualora credasi opportuno, potranno essere messi alla disposizione del Consiglio dei legni da guerra per secondare la difesa delle coste.

alla marina militare, onde profittarne nel bisogno; lo stato delle proprie forze, e quello delle altre Potenze amiche, neutrali, e nemiche, ed altri articoli dello stesso tenore, che vanno compresi nella parte politica, e sono stati da noi precedentemente divisati.

Potrà il Consiglio essere tenuto alla presenza del Ministro una volta il mese; ed anche di tempo in tempo innanzi al Principe quando Questi lo stabilisca (*m*).

Il Consiglio risiederà nella Capitale, ed in ogni porto vi sarà un suo Rappresentante, che vi comanderà in capo. Vi saranno altresì quattro Uffiziali sotto gli ordini immediati del medesimo, i quali adempiranno rispettivamente le funzioni, che in appresso si assegnano al Presidente, al Maggior Generale, all'Intendente, ed al Direttore delle costruzioni. Il Comandante in capo e gli uffiziali suddetti si riuniranno in assemblee particolari per la deliberazione degli oggetti amministrativi (*n*). Nelle

(*m*) Tale disposizione perfeziona l'andamento del sistema, e procura, che il Sovrano conosca da vicino i suoi interessi in un ramo di tanta importanza.

(*n*) Nel Capitolo IX. si parlerà delle relazioni, le quali debbono esservi pel corso delle operazioni amministrative fra i Consigli dei Ripartimenti, e quello della Capitale, che ne dirige tutto l'andamento.

nostre attuali circostanze, che le forze navali sono molto limitate, i membri stessi del Consiglio possono presedere, e dirigere i rami del servizio nel porto della Capitale (*o*).

Presso del Consiglio dovrà esservi un deposito idrografico, ed un archivio marittimo.

Le funzioni dei diversi membri del Consiglio potrebbero essere ripartite nel seguente modo:

Al Presidente.

La direzione degli armamenti, e disarmi: il registro del merito, ed antichità degli Uffiziali: il comando superiore della truppa di marina, del parco di artiglieria, e delle caserme dei marinari; la ispezione superiore di tutt' i depositi negli arsenali.

Al

(*o*) Una tale disposizione potrebbe adottarsi in queste circostanze per vedute di economia. Nel Capitolo VIII. si farà parola dei vantaggi, che derivano dal suddividere le forze marittime in più Porti militari, o Ripartimenti, e delle importanti ragioni, per le quali i medesimi non debbono essere stabiliti nelle Capitali sotto di verun aspetto.

Al Maggior Generale.

La ispezione di quegli articoli di Polizia delle Coste affidata al Consiglio, de' quali si è fatta parola innanzi: la direzione di tutte le Scuole nautiche del Regno: i regolamenti della polizia, e disciplina della Marina mercantile.

Prendendo in considerazione le difficoltà, che accompagnano la procedura del corso giudiziario, e le spesse nullità che dai militari si commettono in questa parte per mancanza di pratica; sembra convenevole stabilire, che il Maggior Generale Membro del Consiglio marittimo vegli da vicino su di un articolo di tanta importanza. Egli metterà in seguito sotto gli occhi del Consiglio tutt'i giudizj, che avranno avuto luogo, onde far rilevare il merito della controversia, e la condotta tenuta dai giudici. Il Consiglio dovrà renderne informato il Ministro (*p*).

(*p*) Questa misura conduce a mantenere la più rigida osservanza delle Leggi, ed impedire ogni abuso, che vi si potesse introdurre, segnatamente il ritardo della giustizia.

All' Intendente.

Le Riviste, i soldi, gli Ospedali, i *bagni* dei servi di pena, gli acquisti dei viveri, e materiali (*q*).

L' Amministrazione della beneficenza marittima, di cui si farà menzione di passaggio a suo luogo: la Direzione del Corpo Amministrativo.

Al Direttore in capo delle Costruzioni.

La Direzione dei tagli dei legnami per uso della Costruzione.

La Direzione delle costruzioni, e risarcimenti dei Legni da guerra.

La vigilanza sulle costruzioni dei Legni mercantili, secondo ciò, che si dirà nel Capitolo IV. La direzione delle diverse manifatture di attrezzi ad uso dei Legni da guerra, co-

(*q*) La direzione degli acquisti ne riguarda soltanto la parte esecutiva. La specie però di questi, ed i contratti rispettivi da farsi, debbono discutersi dall'intiero Consiglio, siccome rilevasi da quanto innanzi si è detto, e che con maggior precisione sarà sviluppato nel Capitolo IX.

come sarte, vele, *bozzellame*, ed altri oggetti simili (*r*).

All' Ajutante del Ministro.

La corrispondenza particolare col Ministro su di quanto concerne le disposizioni del Consiglio. La vigilanza presso il medesimo per lo adempimento delle Leggi, e de' Regolamenti in vigore. Questo Funzionario non avrà voto nelle deliberazioni.

Al medesimo saranno rimessi i reclami di coloro, che abbiano a dolersi delle disposizioni del Consiglio, e dovrà proporli nelle assemblee, affinchè siano disaminati (*s*). Egli sarà indipendente da ogni altra autorità.

(*r*) Lo stesso Capo di servizio sarà incaricato della parte, che riguarda i lavori idraulici delle Coste, e dei porti, quando venissero adottati i principj esposti nella nota (*a*) del presente Capitolo. Altrimenti la condotta delle stesse opere dovrà essere affidata all' Uffiziale idraulico membro del Consiglio in conformità di quanto si è detto nella nota medesima.

(*s*) Il sistema che si propone sembra il più adattato per ottenere l'esatto adempimento delle leggi, e prevenire ogni arbitrio nell'ordine del servizio. L' Ajutante del Ministro sostiene la concatenazione, che deve esservi fra la Direzione Politica, ed Economica, in conformità di quanto abbiamo dimostrato.

Incarichi del Segretario.

Egli distenderà i processi verbali delle sedute, e prenderà cura dell'Archivio.

I membri onorarj avranno nelle sedute la voce deliberativa, e nel caso di bisogno suppliranno alle funzioni degli altri assenti, ed incaricati dei rami del servizio enunciati di sopra; dovranno però esservi autorizzati dal Ministro. Gli stessi membri onorarj saranno tenuti di presedere alle visite d'Ispezione a tenore di ciò, che si è detto antecedentemente, e di quanto sarà particolarizzato nel Capitolo IX. In esso si assegneranno delle speciali ragioni, per le quali debbano esservi nel Consiglio dei membri onorarj, che non abbiano la direzione particolare di alcun ramo del servizio; ma soltanto il voto nelle deliberazioni come si è stabilito.

Tutt' i membri del Consiglio, che sono Uffiziali del Corpo di Marina, non verranno del tutto esentati dal navigare, e quando saranno imbarcati dovranno esser loro sostituiti in quel tempo degli altri Uffiziali di competente graduazione. Questa misura è necessaria affinchè il Consiglio sia sempre a giorno in certo modo

modo per propria esperienza dei progressi, che riguardano l'arte marittima, e più da vicino quella della guerra navale. Tali cognizioni sono necessarie altresì, onde il Consiglio in conformità dei principj della sua costituzione, possa adequatamente rappresentare le misure convenevoli da prendersi, affinchè i legni siano equipaggiati, ed armati in modo da agire nelle circostanze colla massima energia. Ciò diviene affatto necessario, attese le innovazioni, che possono avvenire nell' armamento militare; e per conservare al Consiglio la dovuta riputazione. Queste cognizioni sono in fine specialmente interessanti per ben giudicare le operazioni, e la condotta degli altri Uffiziali, quando si presenti l'occasione; e per cui si rendono indispensabili le lezioni di una recente esperienza. Non può dubitarsi, che dopo aver lasciato di essere sulle acque del mare, ed a fronte del nemico, alcune idee s'infievoliscono, nè è possibile di ridurre rigorosamente al di loro vero valore i fatti, dei quali hassi a giudicare. Gli avvenimenti marittimi vanno sempre accompagnati da una moltitudine di circostanze, che solo sanno apprezzarsi in tutta la estensione dalla esperienza presso che del giorno, nè vale quella da lungo tempo già scorsa.

Non possono certamente colle passate cognizioni giudicarsi i funesti effetti, che oggi può produrre la grande forza di Artiglieria usata a bordo dei legni da guerra: in fatti se prima qualche piccola negligenza sulla posizione presa nel momento d'impegnare l'azione, non era forse un errore grave, ora la negligenza istessa produce un guasto fecondo di più triste conseguenze.

In fine fa d'uopo riflettere, che qualora un Consiglio marittimo si componga intieramente di Uffiziali, che più non navighino, rappresenta un Corpo, che solo ragiona della navigazione, e dell'arte della guerra per rimembranza, la quale col tempo deve necessariamente confondersi nell'obblìo. I membri dell'Ammiragliato della Gran Brettagna sono del pari ammovibili, e soggetti a navigare, siccome si propone per quei del Consiglio.

Non è questo il luogo opportuno da entrare in un'analisi più circostanziata intorno alla giurisdizione, ed alle funzioni del Ministro, e dei membri del Consiglio; ma ciò spetta alle ordinanze rispettive qualora vogliasi adottare un tal sistema. Osserveremo soltanto di passaggio, che i principj enunciati lasciano al Ministro la direzione della parte politica, ovvero

vero quella di tutte le disposizioni, che riguardano l' azione delle forze. Egli è appieno informato nel tempo stesso delle deliberazioni del Consiglio, e può giudicare se sono uniformi alle leggi, ed al bisogno; egli approva tutte le proposte d' impieghi, e comandi; prende la parte, ch' è necessaria nella ispezione dei lavori; in ultimo luogo è a lui affidata la vigilanza sopra gl' interessi dello Stato. Quindi il pensiere del Ministro si occupa delle molle principali, che guidano tutto l' andamento del sistema. Dall' altra parte havvi un Consiglio superiore, il quale dirige tutti i rami della parte economica, ovvero quei, che riguardano la preparazione delle dette forze; e questo ordine di cose, dopo le osservazioni premesse nel Capitolo antecedente, non deve dubitarsi, che sia molto più vantaggioso dell' avere un Consiglio, che soltanto si occupi degli affari amministrativi, e sia fornito semplicemente di voto consultivo, come avviene presso di noi (*t*). Questo Consiglio è una istituzione incompleta; poichè non minora la risponsabilità del Ministro

(*t*) Nel Capitolo X. si ragionerà della necessità, che havvi di concedere agli Amministratori in generale una proporzionata estensione nelle di loro facoltà pel bene del servizio.

stro nella Direzione della parte economica, nè garantisce nel tempo stesso il sistema dalle continue innovazioni ; cose assolutamente necessarie per lo sostegno , e la prosperità delle forze navali , siccome a suo luogo si è dimostrato (*u*) . In fine ne' principj , che si sono stabiliti , si è avuto in mira , che la Suprema Autorità abbia piena contezza dello stato delle cose, e soprattutto dei talenti , e servizii delle persone , che debba impiegare , o rimunerare.

Comprendiamo , che nulla è più difficile della formazione di un nuovo Corpo , e di fissare i limiti della sua giurisdizione , quando ciò si complica naturalmente colle altre istituzioni politiche , le quali governano la Nazione. Noi però non facciamo , che avventurare delle riflessioni , senza pretendere di stabilire un sistema ; nè dubitiamo , che queste nostre idee possano ricevere delle adequate modificazioni. In-

(*u*) Se le operazioni amministrative debbano essere soggette a discussione , e confronto , havvi maggior ragione , perchè lo siano le altre , che regolano i rimanenti rami del servizio , ai quali le prime sono subordinate . In fatti nulla giova , che negli affari marittimi siavi un' accorta amministrazione , se gli errori , che possonsi commettere nelle altre disposizioni , impediscono la buona preparazione delle forze , e distruggono del tutto , o in gran parte l'azione delle medesime . Tale posizione è la più nociva agl'interessi dello Stato , poichè si spende per nulla ottenere .

Intanto i principj, che a noi sembrano di non doversi perdere di vista in una istituzione di sì fatta importanza sono: 1.° Che tutto il sistema, e la costituzione marittima (abbenchè non apparisca), non siano nel fatto sotto la Direzione di un solo Capo per le ragioni addotte a suo luogo. 2.° Che l' andamento dello stesso sistema sia diretto da un solo Capo in quello, che riguarda la parte Politica, o l'azione delle forze; e da un Consesso d' intelligenti Uffiziali in quanto concerne la parte Economica, o la preparazione delle stesse forze. 3.° Che le cose siano disposte in modo da poter conoscere nei diversi eventi i difetti della Direzione politica, e quei dell' economica con tutta la chiarezza. 4.° Che siavi fra la Direzione politica, ed economica una reciproca e naturale subordinazione. 5.° Che gl' interessi dello Stato vengano maneggiati, ed esaminati con ogni attenzione. 6.° Che le operazioni possano nel tempo stesso eseguirsi colla massima celerità, prevenendo gli urti delle differenti giurisdizioni, ed il ritardo, che questi cagionano nel corso degli ordini rispettivi.

A questi principj, che sono conseguenze immediate delle massime fondamentali stabilite, aggiu-

aggiugneremo in ultimo luogo, che l'ordinamento del sistema debba essere il meno dispendioso (*v*).

CA-

(*v*) Quello, che si propone porta seco soltanto una competente ricompensa ai membri del Consiglio, i quali già percepiscono un soldo. Gli uffiziali, che oggi fanno parte dell'Amministrazione di Marina possono essere impiegati nella *segreteria* del Consiglio: quindi lo Stato per tale oggetto non sarebbe gravato di alcun nuovo peso di rilievo.

I membri del Consiglio debbono essere soprattutto ricompensati cogli onori.

CAPITOLO III.

Cagioni, che ritardano lo stabilimento, ed il progresso delle forze marittime.

Le principali cagioni di questo ritardo sono: 1.° La spesa considerabile per la costruzione, e pel sostegno delle forze navali. 2.° La necessità di affidare il comando ed il maneggio dei legni da guerra ad uomini dotati di molte cognizioni, e di una lunga esperienza nel mestiere. 3.° Quella di un commercio marittimo corrispondente per somministrare le ciurme degli stessi legni, e facilitare altre operazioni, che riguardano il di loro mantenimento.

Si può per molte ragioni chiaramente dimostrare quanto si asserisce nel primo articolo. Basta considerare la speciale qualità dei materiali, che sono necessarj per costruire le navi da guerra; l'immensa mole delle medesime; la grande perfezione, che richiede la mano d'opera per lo nesso difficile e complicato della di loro struttura; i guasti, ed i consumi continui, che cagionano le intemperie, e gli urti delle onde tempestose del mare, contro delle quali debbono lottare; i danni, e le ava-

avarie, che seco porta la guerra; il provvedimento necessario di tutti gli oggetti, che i legni, e la di loro marineria impiegano durante la navigazione, e che sono di maggior peso della costruzione istessa siccome abbiamo osservato altra volta; in fine il mantenimento dei porti, ed arsenali per la conservazione delle navi. Tutte le spese necessarie per le ragioni divisate formano insieme riunite una somma di sì grave considerazione, che quando trattasi di stabilire una marina da guerra, bisogna, fra le altre cure, ponderare avvedutamente i capitali, che possono impiegarsi. Se ciò si trascuri, il lavoro rimarrà interrotto, e di niuna utilità, per la scarsezza dei mezzi da condurlo a fine.

La brevità delle nostre riflessioni non permette di entrare nelle minute particolarità di questo soggetto; e da noi si sono bensì tralasciate perchè il sistema da tenersi non è quello avuto per lo passato. Converrebbe prima d'ogni altro stabilire un arsenale con tutte le agevolazioni necessarie per ottenere la maggiore economia nella esecuzione de' lavori, e colle precauzioni opportune, ad oggetto di prevenire le frodi, e le depredazioni, siccome si pratica dalle altre nazioni di Europa. Quanto da noi po-

potrebbe dirsi riguardo al passato, neppure può interessare l'avvenire, perchè le circostanze dei tempi presenti fanno di molto aumentare la spesa delle costruzioni, e del mantenimento dei legni da guerra. Volendo in fine riferirsi al dispendio, che soffrono le altre nazioni, s'incontra naturalmente molta differenza presso i diversi paesi, ed assai difficile riesce il discorrere per analogia del soggetto medesimo. Dopo ciò, che abbiam detto, i nostri ragionamenti sarebbero sempre mal fondati, e si ridurrebbero tutto al più a delle congetture molto imperfette, e di niuna utilità (*a*). La sola esperien-

(*a*) Per rendersene convinto, è utile riflettere, che tanto per la grande moltiplicazione, e complicata varietà di articoli, che abbracciano, quanto perchè nelle operazioni amministrative possono aver luogo alcune mancanze d'intelligenza, e di accortezza; i Conti generali resi dalle amministrazioni forniscono dei principj poco sicuri per istabilire su di essi simili ragionamenti. Questi conti debbono fondarsi su del valor parziale, che le cognizioni rispettive assegnano ai diversi oggetti, che sono necessarj ad una Marina.

Su di tal proposito, viene riferito dal Signor la Piniere, che molto differenti sono stati i calcoli degli uomini più intesi del mestiere presso la Francia, la quale più di ogni altra Nazione si è occupata di conoscere i fatti di una natura così importante.

Trattandosi della spesa necessaria per la costruzione, ed armamento di una nave a tre ponti nella stessa epoca, nello stesso porto (e poco prima, che la rivoluzione avesse luogo) questa fu valutata dal Cavaliere Bordà 1,250,000 franchi: dal Signor Train 1,357,148: dal Signor Gauthier 1,750,000: dal Signor Groignard 1,500,000.

La

rienza è quella , che coll' ajuto di una sana , ed accorta amministrazione può far conoscere , e rettificare l'andamento del sistema da seguire.

Finalmente le forze marittime si rendono di molto peso all' Erario dello Stato , perchè il di loro mantenimento non ammette mediocrità in qualunque tempo , anche in quello di pace . Questo si prova facilmente , riflettendo, che i bisogni della navigazione sono sempre mai gli stessi ; la guerra può inoltre scoppiare repentinamente , ed il nemico può apparire ad ogni istante : quindi segue , che non avendo dei mezzi pronti da respingerlo, il commercio marittimo può soffrire dei danni considerabili . Finchè poi le proprie forze siano in istato di far fronte all' aggressione, havvi tutto il tempo per profittare di una sorpresa , ed acqui-

---

La grande discordanza di questi valenti nomini in sì fatti articoli , che sembrano a prima vista doversi conoscere con precisione dopo una lunga esperienza , chiaramente dimostra , quanto da noi si afferma , e comprova altresì , che bisogna munirsi di una grande prevenzione nell' esame delle altrui assertive sulla spesa , che può importare tutto lo stabilimento di una Marina .

Un articolo non meno interessante , che fa crescere di molto il costo necessario per la istituzione di una Marina militare è lo stabilimento de' Porti , che bisogna preparare , ad oggetto di contenere le grandi navi da guerra prima d' intraprendere la di loro costruzione .

acquistare talvolta dei vantaggi di rilievo, i quali sogliono presentarsi nella guerra di mare, sopra ogni altro all' apertura della campagna. La fretta in seguito, colla quale bisogna procedere, porta seco altri inconvenienti di grave peso, e rende assai difficile il dare alle operazioni successive l'ordine, e l'attività necessaria. Ma quando le forze possono vigorosamente operare in ogni tempo, ed un numero proporzionato di navi protegge la sicurezza delle coste e del commercio nazionale, si prevengono gl'inconvenienti accennati, e le di loro funeste conseguenze.

Per condurre la marina militare alla sua prosperità e perfezione, è parimenti necessario un lungo tratto di tempo; poichè le operazioni debbono essere eseguite da persone, alle quali niente giova la sola istruzione per ragionare del mestiere al tavolino, quando non siano del tutto abituate alla fatica, assuefatte co' rischi, che presenta la navigazione, ed istruite di tutt' i mezzi, che fornisce l'esperienza. Una nave da guerra è la macchina più complicata, che siasi prodotta dall'umano ingegno; e l'esatto maneggio di questa richiede un' analisi minuta, ed il soccorso di varie scienze, ed arti. In fine, siccome le risoluzioni

da prendersi nel bisogno e nelle mosse di guerra principalmente, sono le conseguenze di un calcolo istantaneo e così rapido, che sembrano piuttosto l'effetto del sentimento, che del raziocinio, e della riflessione; così è necessaria una lunga abitudine al pericolo, onde conservare in tali momenti una forza, ed una serenità di animo singolare, e l'occhio il più raffinato per mettere a profitto colla massima celerità ogn'istante favorevole (*b*). Altrimenti l'attenzione si distrae, e si confonde; la ragione vacilla; i suoi calcoli mancano di precisione; il momento opportuno non si concepisce, o sfugge; l'azione si perde; e tutto al più si diventa vittima dell'onore, e de'proprj doveri. Tutte queste considerazioni prese insieme, stabiliscono la grande differenza, che havvi fra l'uomo di mare semplicemente, ossia il pacifico navigatore, ed un uffiziale destinato alla guerra. Esse fanno altresì comprendere il tempo, e le circostanze, che vi bisognano per formarlo. L'esperienza di più secoli dimostra, che

(*b*) Egli è certamente il capo d' opera dell' umano ingegno quello d' esser giunto a dominare, ed a far concorrere in tal momento per la esecuzione de' suoi disegni gli elementi, che minacciano la propria esistenza.

che il mare abbonda di naviganti, ma che pochi sono gli uffiziali, i quali si distinguano, ed acquistino una riputazione, anche dopo di una lunga pratica del mestiere, e di un'applicazione indefessa. Altrove ripiglieremo quest' argomento, e ne parleremo più a diffuso.

La lentezza, che accompagna la formazione, il sostegno, ed i progressi della marina militare, nasce in ultimo dal gran numero delle ciurme, e dalle particolari qualità, che in esse si richiedono pel buon servizio delle navi da guerra; poichè queste sono in vero tanti corpi organizzati, la di cui forza fisica dipende dalla bontà della marineria, che hanno a bordo. È poi una verità comprovata pure dal fatto, che la bontà della marineria prende la sua sorgente nel traffico della marina mercantile; e finchè non vi sia un commercio marittimo confacente, la marina militare sarà sempre un ammasso di legno, e di ferro, un corpo inerte incapace di azione, e più di aggravio, che di vantaggio allo Stato.

Allorchè manca un commercio marittimo, i legni da guerra sono maneggiati da gente ignara del mestiere, e che nelle occasioni serve soltanto per accrescere il disordine, e la confusione, siccome si è detto. Il marinaro inoltre

è in circostanze assai diverse da quelle del soldato ; mentre le funzioni intellettuali di questi sono molto limitate, e gli basta il solo esercizio delle gambe , e delle braccia ; ma quegli deve operare in gran parte colla riflessione , la quale è nel tempo stesso sempre distratta dal pericolo , specialmente a fronte del nemico , allorchè gli elementi tutti , ed un fuoco di artiglieria minacciano la propria esistenza . In simile posizione la rottura delle sarte , lo squarciamento delle vele , il disordine , che cagiona nella manovra la caduta di un pezzo di albero , o di tutto intero ; l' instabilità del mare , la forza , e la varietà de' venti moltiplicano per così dire all' infinito i bisogni , e le difficoltà di provvedervi . Quindi è necessaria nella marineria molta intelligenza del mestiere , una lunga pratica di esso , ed una grande prontezza di spirito , onde non solo speditamente effettuare , ma benanche prevenire talvolta le minute disposizioni , che sfuggono necessariamente all' occhio , ed all' attenzione di colui , che comanda ; ed al quale sopraggiungono altre cure molto più importanti . Nè hassi a fare gran conto della classe di marinari impiegati nella navigazione costiera , o nella pesca ; poichè gli uni , e gli altri non più lontani

tani di due leghe dalla sponda, quando il tempo è buono, solcano con sicurezza le acque del mare; e l' esercizio di entrambi consiste più di tutto in quello della di loro pazienza. Qual differente posizione è quella del marinaro a bordo dei legni da guerra! Una rigorosa disciplina, un trattamento severo, una subordinazione senza limiti: frequenti esercizj militari, continue manovre, fatiche gravi e pericolose, indefessa vigilanza, e privazioni di ogni genere costituiscono il suo sistema di vita, alla quale è dato un sonno perennemente interrotto, da cui passa il più delle volte o a combattere colle intemperie, o a respingere il nemico. Le lunghe navigazioni a bordo dei legni del commercio possono sole formare il buon marinaro, e renderlo capace di resistere a tanti disagi; come altresì disporlo a quella austera disciplina, e somma attività, le quali sono il sostegno, ed il nerbo della marina militare, siccome innanzi si è detto (*c*).

(*c*) L' avidità del lucro fa sì, che gli armatori particolari imbarchino sulle di loro navi dei marinari appena bastevoli ai bisogni della navigazioone: quindi debbono raddoppiare di forza, e di attività, e faticare io questa parte molto di più, che a bordo dei legni da guerra, le ciurme dei quali essendo calcolate per l' istaote del combattimento, sopravvanzano per la sola manovra in tutto il tempo della navigazione. Quanto

Il Commercio marittimo è parimenti vantaggioso, perchè fornisce dei mezzi di economia pel mantenimento delle forze navali. Di fatti quando è molto esteso, ed il numero dei legni mercantili diviene importante, lo Stato più non deve mantenere senza interruzione a proprie spese negli arsenali delle fabbriche dispendiose, e dei depositi degli oggetti necessarj di ogni sorta per l'armamento delle sue navi da guerra. Molti se ne rinvengono presso gli speculatori, che ne forniscono alla Marina Mercantile (*d*). Le

---

Qnanto abbiamo esposto dimostra d' altronde la particolare diligenza, che deve impiegarsi nella scelta della marineria pei legni da guerra, e la grande stranezza d' imbarcare finanche su' medesimi alla rinfusa ogni sorta di gente. Abbiamo osservato personalmente più volte, che ciò si è praticato nel momento medesimo di dover combattere un formidabile nemico, e siamo stati altresì testimonj delle lagrimevoli conseguenze, che sono derivate da un tal modo di procedere. Ma senza ragionare co' principj del mestiere, è una domanda a farsi da chicchessia, che se a terra per venire alle mani, richiedonsi delle truppe sperimentate, perchè mai lo stesso principio si trascura quando trattasi delle ciurme, le quali debbono servire a bordo de' legni da guerra? Il credere che senza la buona marineria possa combattersi in mare con successo è il colmo del delirio.

(*d*) La forza della Marina Militare di una Nazione, stà nel possedere i mezzi per sostenerle; e queste siccome abbiamo osservato, vengono forniti dal traffico marittimo. In ciò consiste il principale vantaggio della Gran Brettagna sulle altre nazioni. Il tonnellaggio della sua Marina mercantile, secondo le notizie, che ho potuto raccogliere ascendeva nella fine del 1799 ad 1,700,000 tonnellate, mentre quello della marina di guerra ammontava a 790950, siccome si è riferito nel discorso preliminare.

Le soprascritte cose dimostrano, che la formazione di una Marina Militare richiede del tempo, e che le idee volgari su di questo soggetto sono molto erronee: esse fanno altresì comprendere la necessità di porre mano all' opera il più presto possibile, e d' impiegare tutta l' attenzione per l'acquisto dei mezzi necessarj, onde venire a capo di una impresa cotanto difficile.

CAPITOLO IV.

Esposizione dei principali mezzi per promuovere la Marina Mercantile, ed il Commercio Marittimo del Regno.

Chi non iscorge a prima vista, che il mare fornisce un largo campo alla nostra prosperità? Quindi la Marina Mercantile, la protettrice di tutta la ricchezza delle nazioni marittime, merita dal canto nostro a giusto titolo le cure più assidue, ed i maggiori sforzi per promuoverla ed estenderla. Noi non possiamo ragionare, che dei principali mezzi per conseguire il fine desiderato.

Il primo di questi, onde incominciare ad allontanare l'uomo dal lido è la libertà della pesca; e che ogni pescatore possa vendere liberamente il prodotto delle sue veglie, e dei suoi sudori eccetto il caso, in cui le circostanze rendessero il pesce un genere di prima necessità. Havvi d'altronde nei mari, nei fiumi, e nei laghi del Regno alcune specie di pesci, che col favore del sale di costruzione, detto di *confettura*, possono sottrarci in parte dal commercio passivo, che a questo riguardo abbiamo cogli stranieri. La

La stessa esenzione di dritti potrebbe concedersi a' minuti oggetti di prima necessità, de' quali trafficano fra punti vicini della costa le picciole barche quando esse abbiano a bordo un grande numero di marinari per l'uso de' remi (*a*). Potrebbe soltanto imporsi alle me-

---

(*a*) Converrebbe stabilire con dei regolamenti opportuni alle circostanze, che le ciurme delle barche riferite, e di tutte quelle di maggior portata, che trafficano eziandio per la costa, si componessero principalmente di giovani, o principianti del mestiere, ed in preferenza dei figli di coloro, che avessero servito maggiormente lo Stato nella Marina Militare, o pure che appartenessero a famiglie indigenti di marinari. Alle medesime barche potrebbero aggregarsi due, o più posti della marineria di riserba, quando il bisogno richiedesse di conservare pe' legni da guerra un proporzionato numero di marinari sulle coste.

Quest'ordine di cose ne promuove la classe; ne facilita l'ascrizione, a la leva nel caso di urgenza, senza nuocere sensibilmente alla navigazione mercantile; infine buona parte della marineria di riserba si mantiene in un continuo esercizio, senza che lo Stato sia tenuto al di lei sostentamento quando non ne profitti.

Le attuali riflessioni conducono a far parola di uno de'principali articoli da tenersi presente nell'ascrizione marittima, cioè di esentare dalla medesima quei giovanetti, che non ancora avessero compito un tempo di navigazione del tutto sufficiente da potersi addestrare al servizio, che dovrebbero rendere, procurando però tutt'i mezzi, onde prevenire gli abusi.

Giova qui soggiugnere, che la posizione di questo Regno permette fortunatamente di mitigare il rigore delle leggi relative all'ascrizione, e d'includere nella medesima soltanto gl'individui della più comprovata esperienza. Poichè il numero della marineria nazionale eccede grandemente quello, di cui può aver bisogno la Marina da guerra.

medesime per compensare gl' interessi dello Stato, un lieve diritto fisso a tenore del di loro traffico, da pagarsi in una sola volta prima di mettersi alla vela, ad oggetto di evitare le frodi, e facilitare in seguito le operazioni marittime del Commercio. Si comprende, che questa contribuzione sarebbe soddisfatta in effetto dai proprietarj delle derrate, i quali vi acconsentirebbero volentieri, perchè non potrebbero giammai essere così vessati, come quando il commercio si fa per terra, tanto per la spesa che per la lentezza delle operazioni. Siccome poi il proprio interesse è una molla, che tutto promuove, in conseguenza delle disposizioni premesse, si vedrebbero fiorire degli altri rami confacenti al pubblico bene, fra' quali la costruzione di nuove strade dalle Provincie interne alla marina, donde lo Stato ritrarrebbe non pochi, ed importanti vantaggi. Il favore accordato alla navigazione Costiera in generale richiede tutta l'attenzione del Governo in un Regno circondato dalle acque del mare, ed in cui non possono praticarsi agiatamente dei canali per facilitare il commercio interno delle sue provincie. Se poi ulteriori circostanze il richiedessero non mancherebbero dei mezzi da reprimere gli abusi, che

che sempre nascono coll' andare del tempo nelle istituzioni anche più perfettamente concepite (*b*).

La industria delle pesche lontane dal lido deve richiamare parimenti la protezione speciale dei Governi, poichè nel tempo stesso, che estendono il commercio, e la sua marina, sono d'incremento al capitale delle nazioni, e ravvivano altri diversi rami di lavori e di negozio, secondo la natura degli oggetti, che producono. Presso di noi trovasi introdotta la pesca del Corallo, la quale merita nel suo genere un posto di preferenza, perchè gli attrezzi di essa si compongono tutti di produzioni del Regno; la tessitura delle reti somministra il mantenimento necessario ad amendue i sessi, ed

(*b*) Per incoraggiare il mestiere di marinaro sarebbe utile istituire un *Monte di Beneficenza*, ed affidarne la direzione al Consiglio marittimo, siccome si è detto nel Capitolo II: il medesimo servirebbe per venire al soccorso di coloro, che l'età abbandona, e che spesse volte cadono nell' indigenza: anche lo Stato potrebbe profittarne per ricompensare i servizj segnalati della sua marineria. Può conseguirsene lo stabilimento con una lieve contribuzione su dei legni mercantili, che più lucrano; sulle pesche di considerazione; su de' soldi, diritti di portolania, ed ancoraggio; in fine sulle pene pecuniarie, che potrebbero imporsi contro le infrazioni degli stabilimenti relativi alla Polizia, e disciplina delle Coste. Ognuno comprende altresì gl' inconvenienti, che tali soccorsi prevengonn nell'ordine della Società, e che risultano dalla indigenza delle famiglie.

ed anche a coloro, ai quali il peso degli anni incomincia ad essere gravoso, o che disgraziatamente hanno delle imperfezioni, che impediscono loro di poterlo guadagnare in modo più attivo. Il prodotto di questa pesca è assai ricco, ed alimenta il gusto, e le belle arti; in fine questo ramo d'industria richiede la protezione del Governo quando si fa da una popolazione, la quale, attesa la scarsezza del suo territorio, è nella necessità di ricorrere alle vie del mare pel proprio sostentamento.

Non è questo il luogo opportuno da entrare nelle particolari disposizioni, che la politica, e la natura del soggetto possono suggerire per la prosperità di questa speculazione. Ci limiteremo perciò ad esporre uno de' mezzi, che lo Stato può impiegare a tal fine, e che in certo modo vien contenuto nelle presenti riflessioni.

Sembra vantaggioso di dare in deposito fino al momento del bisogno un piccolo numero di barche insieme co' loro attrezzi a persone specialmente benemerite del Governo, che siano dedicate alla stessa industria, e che possano fornire una corrispondente malleveria per assicurare gl' interessi dello Stato. Queste barche dovrebbero tutte avere una forma, e delle

delle dimensioni da potersi adattare all' uso della guerra, e ciò potrebbe combinarsi con vantaggio e comodo della stessa pesca. Infine potrebbe stabilirsi relativamente alla di loro industria una imposizione a pro dello Stato, ed impiegarne pure una parte nel sostegno del Monte di Beneficenza, del quale abbiamo fatto parola. Tale favore, e tali condizioni procurano in ogni evento una flottiglia di corso del tutto pronta per la difesa della Capitale, e del suo golfo, con solo fare delle anticipazioni le quali potrebbero altresì praticarsi non tutte in una volta. Lo Stato verrebbe progressivamente a rimborsarsi della spesa fatta, e si sgraverebbe del mantenimento, e delle ricompense da darsi alla marineria benemerita; anzi dallo stesso sistema ne ridonderebbero ulteriori vantaggi. Finalmente pel sostegno delle barche suddette potrebbero fornirsi dagli arsenali, a titolo d' imprestito, degli attrezzi necessarj, e riscuoterne il pagamento in appresso. Ciò proporzionerebbe ancora allo Stato i mezzi da disfarsi di varj oggetti, i quali bisogna aver sempre apparecchiati, e di buona qualità; ma che nel tempo di pace alle volte imputridiscono nei magazzini, per cui conviene esitarli forse con minor vantaggio.

gio. La vendita di alcuni articoli dichiarati di esclusione negli stessi arsenali, potrebbe egualmente effettuarsi in questo modo con maggiore guadagno (*c*).

Per estendere la propria navigazione è necessario promuovere con delle sagge ordinanze il traffico della bandiera nazionale, così nella estrazione de' proprj prodotti, che nella introduzione di quei, che si è nella necessità di ricevere, per quanto permettano le rispettive relazioni politiche, e commerciali. Trattandosi però della navigazione costiera fra le provincie del Regno, conviene affidarla esclusivamente ai proprj legni senza eccezione. Essa specialmente presso di noi è la più utile, e la più feconda di vantaggi, tanto per i privati interessi de' Cittadini, quanto per quei del Sovrano, o dello Stato; imperciocchè è la più sicura, la più frequentata in tutt'i tempi dell' anno, e la più a portata da praticarsi da ognuno, non es-

(*c*) Non ignoriamo le difficoltà, che possono farsi a questo riguardo sugl' inconvenienti, che potrebbero avvenire in simili distribuzioni. Ma bisogna aver presente, che da noi si è stabilita una rispettabile Adunanza per la guida di tutte le operazioni; la bontà de' regolamenti può contribuire del pari ad assicurare gl' interessi dello Stato; ed è questo infine un oggetto, per cui havvi sempre il tempo da cercare perfettamente i mezzi, onde prevenire le malversazioni.

essendo necessario all'uopo un capitale di considerazione. L'equità, e la giustizia dall'altra parte appoggiano un tal sistema di esclusione. Di fatti sembrerebbe molto strano, e contro i proprj diritti, il vedere nel seno del paese una moltitudine di vetture straniere, le quali volessero prendere parte nelle operazioni di Commercio fra le rispettive provincie. Noi non comprendiamo perchè debba riguardarsi con indifferenza, che ciò avvenga ne' porti (*d*).

Gli accennati regolamenti relativi alla estrazione, ed introduzione, si rendono necessarj a vicenda quando sono praticati da altre nazio-

---

(*d*) Si possono consultare particolarmente gli *Statuti* della Gran Brettagna, e fra di questi merita tutta l'attenzione l'atto di esclusione emanato sotto il Regno di Carlo II. I regolamenti da esso fissati, benchè abbiano ricevute in prosieguo delle modificazioni relative alle circostanze, nulladimeno i suoi principali articoli sono sempre in vigore. Le modificazioni introdotte conservano lo stesso spirito, che accompagna tutto l'atto.

L'Autore della Storia Filosofica, e Politica osserva, che questo stesso gittò le fondamenta del Potere Brittannico, e fa riflettere, che fin da allora pare che la Gran Brettagna dicesse agli altri popoli marittimi *di badare a loro stessi*. I vantaggi prodotti da tali istituzioni debbonn spingere ognuno ad imitarle per quanto permettono le propric circostanze. Anche la Svezia facendo un' adequata applicazione degli stessi principj, tiene vietato agli stranieri di oltrepassare il porto della Capitale pel traffico del seno Botnico.

zioni , siccome avviene nell' attuale sistema marittimo di Europa (*e*).

Considerando il nostro presente stato delle cose , sembrano altresì vantaggiose delle accorte misure , affine di promuovere la raffinatezza della costruzione , dell' armamento , della intelligenza del mestiere , e della polizia presso la marina mercantile ; nè sì saprebbero raccomandare abbastanza questi articoli all' avvedutezza di coloro , che amministrano gl' interessi del regno: perchè si vede apertamente, che dai medesimi nasce la prosperità delle proprie speculazioni marittime , e la preferenza , ed il credito della propria bandiera appo le altre nazioni . Nello stesso tempo , allorchè il Governo veglia sulla costruzione mercantile , ne

---

(*e*) Questi regolamenti vengono altresì prescritti da una sana politica, allorchè lo Stato abbonda di derrate di una favorevole estrazione , come i grani, gli olj , i vini , i zibibbi , la manna , e le frutta secche. Lo stesso può dirsi di alcune manifatture , che possono promuoversi , come quelle di lana , di seta , di lini , di canape , di bombace , ed altre . In queste circostanze è certamente la maggiore stranezza di lasciare oziosa ed inerte tanta gente , che abita sulle proprie Coste.

Niun Regno abbondar potrebbe in proporzione di un maggior numero di marinari , col ritrarre dai medesimi eccessivi vantaggi in ciò che riguarda la prosperità , ed il potere marittimo dello Stato.

ne segue la perfezione di tutt'i costruttori particolari ; la pratica dei migliori sistemi di costruzione nei legni del commercio; e la perfezione altresì degli artefici , la quale deriva da quella dei costruttori. Ed è questa di tanta importanza allo stato, quanta ve n'ha nel poter esso ottenere pe' casi straordinarj un maggior numéro di maestranza, colla sicurezza di prendere al suo servizio degli operaj capaci ed intelligenti del proprio mestiere , lo che giova alla economia , ed alla celerità delle operazioni . Per conseguir ciò potrebbe stabilirsi , che niuno esercitasse le funzioni di Costruttore ne' Cantieri del Commercio , senza riceverne l'approvazione dal Consiglio marittimo(*f*). Sarebbe vantaggioso bensì formare varj distretti dei porti, e delle Coste del Regno, e collocare in ciascuno di questi un Ispettore di costruzione membro del Corpo degl'ingegneri costruttori dello Stato , e risponsabile al medesimo della esecuzione delle Ordinanze relative a tale

F og-

(*f*) Nel Corpo del Genio marittimo sarebbe utile all' uopo una classe secondaria d'individui denominati *Ajutanti di Costruzione*: ai medesimi poi dovrebbe facilitarsi un proporzionato ammaestramento al bisogno , con obbligarli a seguire la pratica del mestiere negli arsenali . Fra essi in seguito potrebbero prescegliersi i costruttori per la direzione de' cantieri mercantili.

oggetto. Questo funzionario dovrebbe parimenti esporre tutt' i vantaggi da ricavarsi dal suo distretto per la costruzione dei legni da guerra come a dire la qualità, e quantità dei materiali; il numero, e la qualità degli operaj; ed i mezzi da lui creduti più idonei per accrescere, e perfezionare la costruzione mercantile nei luoghi di sua giurisdizione. La carica d'Ispettore però dovrebbe disimpegnarsi per un tempo determinato alternativamente fra gli uffiziali del Corpo del Genio marittimo, affine di evitare gli abusi, che la continuazione del domicilio può produrre; ciò conduce parimenti a raccogliere l'opinione generale del Corpo su di oggetti cotanto interessanti.

Quanto alla istruzione dei Capitani, e Piloti mercantili, dovrebbe il Consiglio nominare un consesso per approvarli (*g*). Apparterrebbe in seguito ai Capitani del Porto l'invigilare su de'legni rispettivi, perchè i di loro Capitani, e Piloti osservassero quanto si prescrive nelle ordinanze pel buon ordine, e per la sicurezza della navi-

(*g*) Con sommo dispiacere spesso vedonsi presso di noi dei legni padroneggiati da gente ignorante, che appena conosce l' acqua salsa, ed i pesci del mare. Questa è la principale ragione, che seco porta tutte le altre del discredito della Bandiera Nazionale.

navigazione (*h*). Al Capitano del Porto spetterebbe parimenti il buon governo, e la disciplina marittima di tutto il suo distretto; la cognizione delle differenti classi di legni mercantili appartenenti agl' individui quivi domiciliati; il tonnellaggio di sì fatti legni; il numero della marineria, che impiegano; la qualità di navigazione, che esercitano; e tutto ciò che possa contribuire dall' altra parte alla emulazione, ed alla prosperità della classe dei marinari (*i*). In alcuni siti converrebbe altresì, che la Capitania del Porto fosse data alternativamente agli ufficiali del Corpo di Marina ad elezione del Consiglio.

(*h*) Relativamente a quest' oggetto si rendono del tutto necessarj degli statuti, i quali prescrivano la qualità, e dimensioni delle sarte, gomene, ancore, e di tutti gli attrezzi marinareschi per la sicurezza della nave così alla vela come nel porto: spesse volte l'ignoranza, o le vedute di una falsa economia cagionano a bordo delle navi mercantili alcune avarie considerabili, alle quali si riunisce il pericolo della gente, che le guida.

(*i*) È vantaggioso dividere le coste in distretti sotto questo punto di veduta, siccome si è insinuato per quello, che riguarda la costruzione mercantile: un tal sistema contribuisce ad avere un ragguaglio completo di tutta la marina nazionale, ciò che forma un oggetto molto interessante.

Presso di noi trovansi divise all' uopo in Sindicati marittimi. Se si attende però alle circostanze di coloro, ai quali viene affidata da' regolamenti la cura di sì fatte ricerche, si rinverrà, che molto imperfettamente possono adempiere ai proprj doveri.

Il posto di Capitano del Porto, e molti altri impieghi simili soglionsi reputare come cariche morte, e per lo più vengono affidate ad Uffiziali fuori di attività. Questo sistema può adottarsi in alcuni luoghi di poca importanza; ma non in altri, nei quali sopraggiungono delle occorrenze di considerazione, come è presso di noi il porto della capitale. Ai funzionarj, che la età, o qualche cagione accidentale hanno resi inabili pel servizio attivo, appartiene certamente la ricompensa delle di loro fatiche; ma questa non deve essere data con detrimento del servizio. La carica di Capitano nei porti principali, ove possono approdare delle squadre, e ne' quali si fa un traffico di considerazione, deve essere riguardata come carica attiva, e quindi affidata ad Uffiziali attivi non meno che intelligenti. È da osservarsi eziandio, per lo stabilimento delle capitanie dei porti, che il collocarvi Uffiziali fissi cagiona alle volte degli abusi molto nocivi al bene del servizio.

Circa le istituzioni, ed i mezzi da impiegarsi per la perfezione della Marina mercantile, non è di poca importanza il riflettere, che converrebbe estendere sulle Coste del Regno l'istituto delle scuole nautiche. Le medesime

sono

sono pure utili perchè perfezionano in certo modo le arti annesse alla Marina, dovendo queste lavorare a seconda del genio, e delle cognizioni di coloro, che le impiegano. Devesi però restrignere il numero di questa specie d'istituzioni per non gravare l'Erario dello Stato, e badare alla natura dei di loro metodi, onde s'insegni soltanto la parte elementare del pilotaggio, dell'armamento, e della manovra. Bisogna anche usare la massima accuratezza, affinchè esse non si allontanino dal di loro fine diretto, ed estendano la di loro influenza al di là del dovere; ed impedir soprattutto col maggiore accorgimento, che i di loro proseliti divengano de' vani declamatori, i quali riunendo la presunzione all'ignoranza inferiscano grave pregiudizio allo Stato.

Se poi lo Stato si occupa del vantaggio de' suoi individui, è nel diritto di riscuoterne a vicenda una utile riconoscenza. Può con giustizia adunque profittare della Marina Mercantile per formare un certo numero di scelta marineria, che debba in seguito servire a bordo delle sue navi da guerra, ed essere per così dire la regolatrice del resto delle ciurme. Pertanto ad ogni Capitano dei legni di maggior portata potrebbe affidarsi l'educa-

zione di uno, o due fanciulli iscritti sul ruolo della sua gente, e della età di anni dodici in quattordici; questi giovanetti continuerebbero sotto gli ordini degli stessi Capitani infino a quella di anni diciotto, ed imbarcherebbero poi su de' legni da guerra per proseguirvi la di loro carriera.

Durante una tale educazione lo Stato somministrerebbe ai Capitani rispettivi il costo di una *razione di armata*, o quella somma, che si crederebbe necessaria, perchè vestissero, ed alimentassero i di loro allievi; e dovrebbero le cose essere disposte in modo da prenderne conto in ogni tempo. Gli stessi alunni nel caso di bisogno goderebbero della beneficenza degli Ospedali di Marina. I Capitani finalmente sarebbero tenuti d' insegnar loro l' arte del marinaro in tutta la estensione.

Un tale metodo sembra economico, e forse il più conducente alla formazione della buona marineria. Così si apre una carriera ai figli, ed in particolare agli orfani dei marinari benemeriti, ed un mezzo di sollievo a quei della classe più indigente; questi alunni poi riconoscendosi debitori alla Patria di tante cure fin dalla più tenera età, ed avvezzi a servirla per lungo tempo, acquistano per essa quell'amore, e quell'

e quell' interesse, che generano l'entusiasmo nazionale, su di cui poggia specialmente il felice esito delle operazioni militari.

Per promuovere il Commercio marittimo del Regno uno dei principali mezzi è lo stabilimento dei porti franchi, di cui fece uso il saggio Colbert (*j*). La scelta del sito per tale oggetto dev' essere quel punto della Costa, nel quale la navigazione venga più frequentata, e dove si trovi il migliore ancoraggio non iscompagnato dalle vedute del Commercio. La posizione di un porto franco conviene parimenti, che sia al sicuro da ogni colpo di mano, o da ogni aggressione. Presso di noi vi sarebbe l'entrata dell'Adriatico, se si proccurasse di supplire coll'arte il difetto della natura (*k*). Perchè a tutte le nazioni, le quali penetrano nello stesso golfo, con particolarità a quelle, che per-

(*j*) I porti franchi di Genova, e Livorno hanno arricchite queste Città. Anche il Pontefice Benedetto XIV. affrancò i porti di Civita vecchia, e di Ancona.

Tale stabilimento presso di noi promuoverebbe altresì il traffico lungo le proprie coste, il quale senza di uno stimolo particolare sarà sempre di poco momento; poichè, parlando in generale, le nostre provincie non hanno bisogno di un reciproco soccorso.

(*k*) È ben noto lo splendore dell'antico nostro Commercio presso Salento, oggi Provincia di Lecce, e Terra di Otranto.

vengono dall' Oceano, riuscirebbe più vantaggioso fermarsi alla sua entrata; ed il nostro commercio coll' alta Italia, e colla Germania acquisterebbe moltissima attività. Cotesto porto franco potrebbe servire di deposito pei generi, che dalle coste dell'Adriatico passerebbero a quelle del levante, ed all' opposto; promovendo dall'altra banda talune manifatture di gusto, o di necessità reciproca, verrebbe esaurita dal Regno la maggior parte delle operazioni di commercio colle coste della Turchia Europea, le quali sono di molto rilievo, e possono divenire di più grande importanza.

Abbenchè poi non convenga entrare ora in simili discussioni, sia permesso non pertanto di richiamare il pensiere su di alcuni principali rami d'industria, che potrebbero aversi in mira da noi allo stesso riguardo. Fra' medesimi merita il primo luogo la fabbrica delle berrette non lustrate di lana rossa; dovendosi riflettere, che siccome formano una parte del turbante, e che non v' ha fra i Levantini alcuno individuo di qualsivoglia sesso, o età, che non ne faccia uso; sarebbe in conseguenza di molta considerazione la quantità, che delle medesime potrebbe smaltirsi nell'Arcipelago, e nelle coste della Natolia, della Caramania, e della

della Siria, le quali ne provvederebbero l' interno dell' Asia Minore. Questa manifattura, come altresì quelle di seta, di cottone, e di acciajo a seconda del gusto dei Levantini; le armi da fuoco, gli arnesi da cavalleria, la polvere fina da scoppio sono tutti oggetti, che potrebbero da noi fornirsi con notabile vantaggio. Sulle coste poi dei luoghi enunciati, fra gli altri acquisti interessanti da farsi, v' ha quello dei materiali convenevoli pel servizio della Marina Militare e Mercantile, le quali operazioni bisognerebbe del pari proteggere con dei saggi regolamenti. I Porti di Trieste, e di Venezia possono fornirne di quelli specialmente necessarii alle costruzioni; le coste dell' Albania in particolare offrono degli ottimi legnami, la di cui introduzione proccurerebbe la conservazione di quelli del Regno (*l*).

Le nostre coste sono anche le più adatte a divenire Scala pel traffico, che tutti gli altri

(*l*) Il Signor Duhamel du Moncean propone, per moltiplicare i legnami di costruzione, di piantare, ove le circostanze siano favorevoli, degli alberi confacenti a tale uso nei lati delle strade. Colla pratica di questo sistema si potrebbe talvolta giugnere ad esonerare i proprietarj dalla somministrazione forzata di tali specie di alberi con pregiudizio dei loro interessi, oltre a quello, che sempre soffrono nell' abbattimento dei medesimi i loro poderi.

tri porti del Mediterraneo e dell' Oceano hanno colla Turchia Europea, coll' alta Italia, e colla Germania (*m*). Di fatti per la posizione che occupano, e per la ricchezza dei di loro prodotti, apprestano ogni soccorso ai bisogni del Navigante, ed offrono un vasto campo di speculazioni al Commercio; nè hanno a temere sotto questo aspetto la rivalità di qualunque altra Costa vicina. A ciò si aggiugne, che coloro, i quali trattano col Levante, e che abitano contrade situate a grandi distanze dagli stessi siti, preferirebbero senza dubbio di stabilire con noi delle relazioni di traffico, poichè i di loro capitali avrebbero maggior sicurezza, che non sulle Coste dell'Asia minore, le quali trovansi tuttavia involte nella barbarie, e spesso lacerate da fazioni, che possono cagionare dei notabili danni agl' interessi del Commercio. La nostra vicinanza colle coste accennate rende diverse le proprie circostanze, e ci permette di poter meglio speculare, e porre a calcolo tutti i possibili avvenimenti.

Hassi

(*m*) È poi una verità conosciuta, che l' immissione delle merci, per indi esportarle, proporziona a' speculatori varie *commissioni*, nelle quali trovasi un beneficio reale senza rischio alcuno. Di questi lucri potrebbero profittare i cittadini del Regno.

Hassi pure a riflettere, che i Legni diretti al Levante, e quelli in particolare, che vengono da' porti più remoti, ritroverebbero ulteriore profitto in ancorare sulle nostre Coste, poichè eviterebbero la navigazione dell'Arcipelago, la quale se non è di grande estensione; è piena però di disagi e di pericoli, e scarsa di mezzi d'ogni genere; tutto ciò abbiamo noi avuta occasione di osservare personalmente nel viaggio fatto nell'anno 1802 a bordo della Fregata Spagnuola *la Soledad*, ad oggetto di rettificare la Carta dello stesso Arcipelago, ed esaminarne tutte le particolarità, che riguardano le operazioni del marinajo o del negoziante. I suddetti inconvenienti sarebbero del pari per noi di molto minor rilievo; poichè la vicinanza colle contrade riferite dà luogo a poter profittare facilmente delle circostanze, e dei venti favorevoli, tanto nella gita, che nel ritorno; le nostre Navi altresì di fresco uscite dai porti, sarebbero in istato di meglio *agguantare* nel bisogno, e meno si troverebbero esposte a mancare di quegli oggetti necessarj, che colà non si trovano. D' altronde il massimo beneficio, che sperimenterebbero i naviganti delle altre nazioni lontane in fermarsi nei nostri porti, sarebbe quello di evitare una lunga,

ga, e penosa contumacia, la quale nuoce per molti riguardi ai di loro interessi.

Facendo adunque il proprio vantaggio, potremmo contribuire a quello degli altri popoli, nè avrebbero da noi a temersi per tal ragione delle discussioni politiche (*n*). Nelle coste più volte divisate ciascuno viene ricevuto con pia-

---

(*n*) L' Inghilterra, di cui tutte le mire sono dirette a promnovare il suo commercio marittimo col doppio oggetto dell' amore del lucro, e dell' acquisto dei mezzi necessarj, onde sostenere le sua flotte: la sopraffina politica di questa Nazione, che prende la sua sorgente nella passione del Commercio marittimo per suo peculiare interesse, riguarda quallo del Levante di assai poca, anzi di ninna considerazione, e tale da rinunziarvi volentieri. Ciò attestano le espressioni del Signor Pitt, uomo al certo di acuto discernimento, ed il di cui prediletto aforismo era quello, che una nazione deve essere tutto ciò, che può, e ripetea colla testimonianza dell' Istoria, che niun popolo ha lasciato di essere il primo quando ha potuto divenirlo. Egli nel suo discorso pronnnziato presso la Camera dei Comuni a 3 Novembre 1801., ragionando dei preliminari di pace colla Repubblica Francese dice, che *il Commercio del Levante riguardar si dee come bagattella* (*trifling*) *relativamente alle vere fonti della ricchezza, e della utilità del Commercio Brittannico.*

Da qnanto dice in seguito questo grand' uomo di Stato nella enunciata aringa si deduce per conseguenza, che se l' Inghilterra procura di avere delle possessioni in alcuni siti del Mediterraneo, questa sua politica ha per oggetto di potersi alleare nel bisogno colle Potenze circonvicine, per proprio interesse.

Tali osservazioni sono certamente nello stato attuale delle cose molto opportune per determinare le nostre vedute colla prudenza necessaria verso il Commercio del Levante, che offre al Regno da' vantaggi considerabili, siccome abbiamo dimostrato.

piacere, e senza gelosia; poichè i di loro abitatori mancano dei mezzi, e dell'arte per sostenere un commercio marittimo attivo. La navigazione dell' Arcipelago addestra i Capitani, e la marineria nel di loro mestiere, atteso la diligenza e l' attività, che si richiede nella manovra, onde evitare dei continui rischi. Nel Levante la marineria diserta con difficoltà, anzi può farsi acquisto di gente, la quale è sommamente coraggiosa e vivace, e del tutto disposta alla guerra di mare. In somma questa navigazione a noi giova sotto di ogni aspetto (o).

Solo

(o) Le riflessioni da noi finora accennate presentano delle vedute per accrescere il Commercio Nazionale, giusta i principj, che recano ai popoli una ricchezza reale, ed una prosperità durabile. Imperocchè da quanto abbiamo detto si rileva, che un tal modo di operare, oltre l' incoraggiamento della Navigazione, tende a promuovere l' industria nazionale, e le proporzionano una estrazione vantaggiosa de' suoi prodotti. È poi una verità conoscinta, che la bilancia dell' industria è il *giusto criterio* da far conoscere quale commercio sia utile, e quale nocevole, e non già il solo *numerario* introitato, a guisa del Negoziante: questi calcola il valore della moneta, che imborsa, ma l' uomo di Stato deve stabilire il suo conto su gli uomini applicati al lavoro. Tutte le altre teorie speculative a questo riguardo si distruggono da per loro stesse, verificandosi costantemente, che quanto più cresce il commercio in modo, che la mano d' opera risulti a proprio favore, altrettanto la prosperità nazionale diventa più grande, e più stabile. Il fatto deve convincere ognuno di questa verità; poichè tal' è il principio, che ha

Solo sarebbe necessaria molta vigilanza per iscanzare qualche accidente di contagio, e converrebbe stabilire un Lazzeretto costruito con ogni sicurezza, nel quale fossero tenuti di approdare i legni provenienti dal Levante in qualun-

---

ha regolate, e perfezionate le speculazioni della Gran-Brettagna, e tale la strada, che ha battuta per giugnere a quel grado di prosperità, di cui tutti convengono. Il principio accennato n' è stata la sorgente, siccome si dimostra da varj Scrittori politici della stessa Nazione, le opere de' quali fanno autorità. Il Decano Tuker molto abile politico, e che stabiliva tutte le sue opinioni sulla costanza dei fatti, soggiugne a questo proposito (scrivendo a Lord Kaims, e confutando il sentimento del Signor Hume), *che niuno può calcolare, nè anche nella sua immaginazione, i limiti dei progressi di un paese il più ricco, ogni qualvolta siavi in questo una uguale massa d'industria.* Dall'opera poi più volte citata del Signor Clarke rilevasi del pari con ogni chiarezza, che l'esperienza fa eco alle espressioni del Signor Tuker.

Giusta le considerazioni premesse, a noi sembra, che sarebbe vantaggioso di promuovere nella Puglia il Commercio delle farine, anzi che quello dei Grani, la qual cosa impiegherebbe l'industria di molte altre Arti, alle quali la popolazione, e le produzioni del Regno potrebbero provvedere agiatamente. Da talnno può opporsi, che nella Puglia maneano dei legnami per la costruzione del bottame necessario a tale oggetto. Altre nostre provincie però abbondano di questi materiali, ond'è, che il Commercio da noi proposto promuoverebbe il traffico delle stesse provincie fra di loro; traffico, il quale sempre riesce più vantaggioso per le vie del mare nelle nostre circostanze. Da ciò segue, che si promnoverebbe la navigazione costiera, e la marineria, che cogli stessi mezzi deve necessariamente crescere di numero, e di perfezione.

lunque tempo (*p*). Su di questo articolo, che tanto importa, è utile osservare, che i maggiori rischi di contagio spesso nascono dalle *paccottiglie* dei marinaj, i quali per sottrarle a' dazj le celano; indi le introducono di nascosto in controbando dopo terminata la contumacia. Da ciò deriva, che la comunicazione del contagio può sempre aver luogo, malgrado le più grandi precauzioni per lo spurgo delle merci. Intanto promovendo il commercio con quelle coste, dovrebbe vegliarsi sullo stesso articolo colla massima attenzione, e procedere con ogni severità contro i trasgressori. Sarebbe altresì molto vantaggioso costituire responsabili di

(*p*) Nella costruzione dei Lazzeretti è utile disporre le cose, affinchè i Capitani non soffrano la minima detenzione per lo scarico delle merci, che portano, o per l'imbarco di altre, che vogliono estrarre per lo stesso canale. La contumacia personale deve aver luogo quando la gente voglia essere ammessa a pratica. I Lazzeretti sporchi non convengono in conto veruno sul Continente, ma su di picciole Isole ben guardate a buona distanza dal medesimo, e delle quali non mancano le nostre coste. L'ultimo contagio sopraggiunto l'anno scorso nell'Isola di Malta dimostra l'importanza di queste riflessioni.

La manutenzione dei Lazzeretti poco, o nulla gravita sull'Erario dello Stato, anzi può ricavarsene del profitto quando sono frequentati, per le imposizioni di uso: conviene però, che siano ben situati pel corso della navigazione, per le vedute del commercio, e ben serviti. Senza lazzeretto il commercio col levante non può aver luogo.

di tali infrazioni i Capitani, e l'intiera ciurma dei Legni. Sarebbero finalmente necessarie delle istruzioni preventive, e molto accorte sulla condotta da tenersi dai rispettivi Capitani nel traffico colle Coste medesime, secondo le diverse circostanze di salute.

V' ha un altro mezzo per estendere e promuovere il nostro commercio marittimo. Questo è lo stabilimento di un *Banco Nazionale* per la *sicurtà* della propria Bandiera, e per somministrare delle somme a titolo d' imprestito ai Capitani, ed ai Padroni de' Bastimenti Nazionali, che giustifichino i di loro rovesci, e la di loro onestà. Lo stesso favore potrebbe accordarsi ai Capitani di Bandiere estere ogni qual volta avessero prestati dei servizj importanti. Questo istituto nel tempo stesso onora il nome della propria nazione, stringe i vincoli di amicizia colle altre, ed in se racchiude la sorgente di numerosi vantaggi.

Le istituzioni finora espresse sono le più conformi al soggetto di quest' opera, e delle medesime si è fatta parola giusta ciò, che si è detto nel discorso preliminare. Per conseguire però pienamente la prosperità della Marina Nazionale (siccome abbiamo insinuato fin dal principio) fa d' uopo impiegare in tutta la di loro

loro estensione quei mezzi, che tendono alla *formazione dello spirito pubblico*, onde ognuno preferisca le vie del Mare nelle sue operazioni di commercio; ed allo stesso riguardo abbiamo osservato, che queste favorevoli disposizioni possono soltanto risvegliarsi nell' animo dei privati cittadini con delle accorte leggi, che proteggano i di loro interessi particolari. Questo è quanto ora può dirsi, senza entrare in ulteriori discussioni, le quali ci allontanerebbero dal principale argomento, di cui hassi a ragionare (*q*).

Conchiudiamo intanto le nostre osservazioni con ricordare di aver dimostrato a suo luogo, che le Leggi protettrici del Commercio marittimo sono il sostegno della Marina Militare, e la molla principale per ottenere dalla parte dei Cittadini ogni sorta di prestazione, onde se-

(*q*) Rimane ad osservare, che nel promuovere la navigazione nazionale si deve avere in veduta la protezione delle fabbriche di tutti gli attrezzi per l'uso della medesima, e della costruzione navale; come le sarte, la teleria per le vele, le ancore, la chiodagione, gl' istrumenti per lo lavoro dei legnami, quei per lo calafataggio, e tutt' altro, che sia necessario. Uno dei principali mezzi da impiegarsi per tale interessante oggetto è quello di ordinare, che in tutt'i Cantieri, ed a bordo di tutte le navi si usino esclusivamente quegli attrezzi, che il Regno può fornire, sotto rigorose pene nel caso di contravvenzione.

Re-

condare le operazioni marittime richieste dalle circostanze.

CA-

Reca certamente grande meraviglia lo stato di meschinità, in cui sono le arti pel servizio della Marina. Lasciamo da parte quelle, per le quali è necessario chiedere l'ajuto degli Stranieri; fa però a noi molto torto il vedere, che mentre abbiamo i canapi di prima qualità per la teleria delle vele, sia poi questa di un filo rozzo, disuguale, poco battuta, e male ordita: Lo stesso può dirsi intorno alle differenti sorte di *ragie*, osservando, che in tutto il Regno non si fa, che poca quantità di pece anche cattiva; e che non si cerca di mettere a profitto un grande numero di alberi, che ritrovansi nelle Calabrie pieni dello stesso umor viscoso secondo le relazioni uffiziali, che ci sono pervenute nelle mani. Non havvi ragione alcuna, perchè nell'Arsenale dello Stato manchi tuttavia uno strettojo per tirare le lamine di piombo, e di rame, delle quali la Marina fa sì grande uso. E se pure tale macchina non fosse a noi utile per tirare queste da nuovo, potrebbe essere adoperata per ispianare quelle, che l'uso disfigura, e rende male adatte all'uopo.

CAPITOLO V.

Brevi riflessioni sulla natura delle forze marittime.

Dopo di aver divisate le relazioni delle forze marittime colle altre istituzioni politiche dello Stato, chiaramente si scorge, che queste non debbansi riguardare sotto lo stesso aspetto delle altre forze militari, il di cui potere e modo di operare dipendono del tutto da un piano di disciplina, che le regola in tempo di pace, e le muove in quello di guerra. Le forze marittime sono di differente natura, siccome abbiamo osservato fin dal principio; e così nella pace, che nella guerra, oltre del regolamento, e della disciplina militare, fa d'uopo di una saggia ed accorta politica per combinare, ed assodare tutt'i principj, donde deriva la di loro consistenza; nè impiegarle, o comprometterle, se non quando possa ottenersi un vantaggio considerabile. Nella pace l'apparenza di una flotta pronta a mettere alla vela impone in modo, che ognuno è tenuto a serie precauzioni se mai voglia provocare la guerra: in questa poi tale apparenza si rende del pari molto im-

ponente ; perchè le diversioni ed i danni , i quali può cagionare , non sono ristretti fra' limiti facili a prevedersi , onde prevenirli : nè per quanto sia superiore la forza , nè per qualunque precauzione si adoperi, può mai conseguirsi lo scopo della propria sicurezza in tutta la estensione ogni qualvolta il nemico conduca le sue operazioni con attività, ed accorgimento. L' esperienza comprova col fatto , ed i principj dell' arte dimostrano , che la più grande vigilanza degli Ammiragli, il cresciuto numero delle flotte, non sono sufficienti per bloccare la bocca di un porto in ogni tempo, o custodire il passaggio di uno stretto. Dall'altra parte la possibilità di ricevere dei danni (la quale sempre ha luogo possedendo il nemico delle forze pronte a poter disporre) e le azioni che accadono, benchè di rado fanno sì , che le operazioni del commercio marittimo si rallentino, quando non cessino intieramente.

Tal è il principio , che deve regolare in preferenza la combinazione de' movimenti marittimi, senza impegnarsi in attaccare di fronte le forze nemiche ; soprattutto quando hassi a combattere una marina più potente , o che non si hanno dei mezzi facili pel risarcimento delle perdite , e delle avarie, che in ogni rincon-

contro soffre anche il vincitore. Nelle imprese marittime bisogna ponderare con somma avvedutezza le proprie circostanze, e quelle del nemico sotto di ogni aspetto; e non già sotto quello della sola forza (*a*).

Conviene, che i legni vengano perfettamente armati, e che le cose siano talmente disposte, che non manchino di verun oggetto; e possano ricevere da per ogni dove i soccorsi convenevoli alle circostanze. È pure necessario il riflettere, che le azioni sono per lo più decisive;

(*a*) Sulle considerazioni, delle quali si ragiona ci sia permesso (per una necessità di sfogo) il far riflettere in onore della giustizia, e della verità, che il totale decadimento delle forze marittime nei porti principali di Europa, mal si attribuisce alla imperizia dei soggetti, che hanno eseguite le operazioni ad essi ordinate; e che ingiustamente si attacca la riputazione di tanti degni uffiziali, che si sono generosamente sacrificati pel bene della patria, e per l'onore delle armi. Qualora con imparzialità si vogliano attribuire gli effetti alle di loro vere cagioni si conoscerà, che un tale decadimento è derivato soprattutto dal non considerare le osservazioni medesime, e dall'avere impiegato talvolta nelle rispettive operazioni più *orgoglio*, che *metodo*. L'accorto Segretario Fiorentino ha dimostrato, che una serie continuata di funesti avvenimenti si deve sempre alla *imperfezione del sistema*. Tralasciando di più ragionare del medesimo soggetto, terminiamo con dire, che l'analisi dei fatti, e degli errori, è il miglior mezzo, che conduce allo stabilimento dei buoni principj da doversi seguire; e che ogni qualvolta il sistema è lo stesso, non deve dubitarsi, che nel passato abbia a riconoscersi l'avvenire; non deve dubitarsi, che le cose già state ritornino.

ve; e calcolando i danni, che gli elementi possono produrre, ed il ritardo, che può risultarne nel piano generale delle operazioni, non alienare giammai il pensiere dallo scopo principale delle medesime; in fine combinar sempre l'onore delle armi cogl'interessi dello Stato. Le considerazioni accennate, la moltiplicità, e la delicatezza delle vedute, che vanno unite al sostegno, ed alle operazioni delle forze marittime, danno loro un carattere distintivo, e fanno comprendere la grande difficoltà di bene stabilire, e guidare tutt' i rami di un sistema marittimo, nella parte politica, e nell'economica; così in tempo di pace, che in quello di guerra.

Le forze marittime differiscono altresì dalle terrestri, perchè non possono ricevere un accrescimento repentino per le ragioni addotte a suo luogo; ciò servirebbe in ogni caso per dar loro soltanto un passaggiero splendore. Il grande nesso, e la speciale influenza, che hanno a vicenda tutte le operazioni concernenti il governo delle forze marittime, formano anche un carattere distintivo, che ad esse peculiarmente appartiene. Queste operazioni sono tutte parti dello stesso edifizio, e d'indole tale, che una serve di base all' altra; e conviene in ogni tempo esaminarne lo stato di ciascuna per rinfor-

forzare quella, che ne ha maggiore bisogno.

Le anzidette parti possono paragonarsi eziandio ai differenti rami di uno stesso tronco riuniti per un principio comune, e più ancora pel frutto, che debbono produrre; e qualora manchi fra quelle operazioni il nesso accennato, le forze marittime non potranno prosperare malgrado i più grandi sacrifizj, che si facciano tanto dallo Stato, quanto dai privati cittadini.

CAPITOLO VI.

Osservazioni sulla forza, che può convenire alla Marina Napoletana.

Abbiamo dimostrato nel discorso preliminare, che al nostro Regno sono necessarie delle forze navali, tanto se si considerino le sue circostanze separatamente, quanto se si riguardino le relazioni politiche, che possa, o debba avere.

In seguito di queste riflessioni, e di tutto ciò, che si è detto nel Capitolo III. a noi sembra, che qualora vogliasi ragionare dello stato assoluto del Regno, la propria politica potrebbe essere il principale sostegno del suo commercio marittimo. In tale posizione sarebbe talvolta sufficiente una flottiglia di lance cannoniere per la difesa de' proprj porti, ed una Marina di Corso compresi anche in questa dei legni di grande portata, onde garantire la navigazione costiera, ed il traffico marittimo dalle scorrerie de' barbareschi, che oltre a piccoli corsali posseggono ormai delle forze di qualche considerazione. Contro la mala fede di questi popoli è dimostrato dal fatto, che biso-

gna

gna essere di continuo guardingo, malgrado i trattati pacifici con essi convenuti (*a*).

È utile riflettere inoltre, che una flottiglia, ed una Marina di Corso sono gli oggetti principali da prendersi in veduta dalle Potenze minori, poichè queste debbono volgere il pensiere alla propria difesa, ed alla piccola guerra contro il traffico de' nemici più potenti, anzi che all' attacco delle di loro flotte. Le forze di-

---

(*a*) È necessario, che la nostra bandiera sia del tutto temuta da medesimi popoli in modo, che con difficoltà somma i di loro corsali possano lasciare il proprio lido; altrimenti dovendo poco contarsi sulla buona fede de' trattati (siccome più volte abbiamo detto) e non volendo incorrere in mali maggiori, si cade nella necessità di dover permettere a' proprj legni d' inalberare bandiera estera. Da ciò seguono del pari gravi pregiudizj agl' interessi della nazione, atteso che tali vantaggi non si ottengono senza grande dispendio; ma deve prendersi in considerazione soprattutto, che il navigare sotto di altra bandiera sempre fa acquistare per la medesima una speciale propensione alla marineria, che ne usa, e lo spirito nazionale di molto si diminuisce, se interamente non si distrugge. D'altronde la malizia della politica potrebbe convertire in principio, per privato interesse, l'istigare i barbareschi a muoverci guerra, onde obbligare a nostri legni di rinunziare alla propria bandiera.

Notizie recenti, ed uffiziali hanno fatto conoscere, che le Reggenze barbaresche hanno le seguenti forze marittime

Algieri: quattro Fregate, due Corvette, due Polacche armate, due Brigantini, una mezza Galera, due Ghirlanghecci, otto Bombardiere, e quarantotto Cannoniere.

Tunisi: una Corvetta, due grossi Sciabecchi, un Brigantino, due mezze Galere, ed ottanta barche cannoniere.

Tripoli: due grosse Polacche, un Brigantino, e cinque Corsali:

divisate debbonsi altresì considerare come i primi elementi di una Marina Militare; esse possono fornire un Corpo di Uffiziali, e di marinari molto pratici del proprio mestiere, e nei quali concorra in grado sommo quella intrepidezza, ed ardire necessarj specialmente nelle particolari azioni di mare; e donde alle volte sono derivati de' grandi fatti non preveduti da coloro, che solo hanno in pregio le teorie dell' arte. Ciò si riferisce segnatamente alle azioni di un legno da guerra coll'altro, e nelle quali può solo distinguersi una Marina, che non presenti flotte, simile a quella, che da questo Regno può sostenersi.

Queste forze però diventano insufficienti quando non si possa in modo veruno conservare la propria quiete nei diversi avvenimenti di guerra, che sopraggiungono alle altre nazioni più potenti, e delle quali per consenso debbono partecipare le altre inferiori, siccome si è detto nel discorso preliminare. Abbiamo ivi pure osservato, che in tal posizione è sempre più vantaggioso spingere la massa delle forze fin dove sia possibile, tanto per la propria difesa, quanto per secondare i movimenti degli Alleati, dai quali dipende l'andamento degli affari. Alle ragioni addotte può aggiugnersi quella, che l'espe-

l' esperienza del passato comprova essersi da noi mantenuto un corrispondente numero di grandi navi da guerra (delle quali faremo menzione in seguito) senza gravare il pubblico erario, nè i privati interessi; e senza che ciò ostasse al sostegno di una proporzionata milizia terrestre. Fa d'uopo riflettere d'altronde, siccome si è detto nel Capitolo III., che la spesa maggiore non è quella della costruzione de' navigli ; ma bensì l'importo del di loro armamento, il quale non può ascendere a somme considerabili, quando le grandi mosse della Marina Militare vengano guardate da noi come un oggetto del tutto secondario, e remoto in conformità dei principj stabiliti (*b*). Non sapremmo poi comprendere qual vantaggio potrebbe apportare al bene pubblico, e privato presso di noi l'annullamento di una proporzionata Marina Militare, quando oltre delle riflessioni allegate anche il fatto dimostra particolarmente nel caso nostro, che un tal sistema non potrebbe esentarci in ogni rincontro dalle penose circostanze di una guerra, se pure con tal principio fosse concepito; e che dalla

(*b*) Quando le costruzioni sono finite, quando le operazioni sono molto limitate cessano le cagioni di una grande spesa. La perfezione del sistema amministrativo deve compiere l'opera.

dalla stessa politica potrebbe altresì risultare alla fine, che altri disponesse di noi, e di quei vantaggi di economia, che tale abolizione arrecherebbe agl'interessi nazionali (*c*).

Dalle riflessioni esposte segue, che il principale sostegno del nostro traffico marittimo può essere la propria politica, e che le difficoltà delle sue combinazioni all'uopo non si accre-

---

(*c*) Discorrendo delle propric forze navali può ripetersi alle Nazioni, (che avendo dei mezzi trascurano il di loro mantenimento, e fidano sulle relazioni, e sul soccorso degli stranieri) ciò, che dice a quelle prive di proprie milizie il Segretario Fiorentino citato altre volte: *esse debbonsi vergognare di loro medesime*.

Le piccole nazioni, che essendo costrette a seguire negli affari marittimi un sistema politico del tutto passivo per mancanza di una marina militare, abbondassero dall'altra parte di marineria, siccome avverrebbe presso di noi; non vediamo ragione sufficiente onde non avessero a temere un prestito di proprj cittadini per servire le armate navali delle potenze preponderanti, nella stessa guisa, che viene praticato per le armate di terra. Questa disposizione priverebbe la patria della gloria, che potrebbero meritarle i generosi sforzi dei suoi cittadini, poichè i medesimi combatterebbero sotto altra bandiera, che tutto per se raccoglierebbe. Il peggiore dei mali poi sarebbe quello, che i marinari (perchè avvezzi a vagare), con grande facilità abbandonerebbero il proprio paese in simili rincontri.

In questa occasione non sembra superfluo il ripetere quello, che si è detto nel discorso preliminare, cioè, che la posizione topografica del Regno relativamente ai porti, ed ai mezzi, che offre sono le ragioni, che possono far gittare lo sguardo delle altre Nazioni sulle nostre coste; chiedere la privativa de' loro soccorsi in alcune circostanze; e con ciò compromettere la neutralità, che si voglia conservare.

accrescono, o si diminuiscono colla privazione di pochi navigli armati anche di grande portata, che da noi possono sostenersi. Si rileva del pari, che oltre di una flottiglia di lance cannoniere sono necessarj una Marina da Corso, ed un proporzionato numero di forti legni da guerra affine d'impedire le scorrerie de' Barbareschi, i quali, siccome abbiamo accennato, ne hanno parimenti di grandi dimensioni. Queste poche forze possono giovarci pei casi enunciati nella nota (*e*) del discorso preliminare; per le politiche combinazioni da farsi; per secondare le vedute degli alleati, che guidano l'andamento delle operazioni; e per trarre da queste nel tempo di guerra, e dai trattati di pace consecutivi, tutt'i vantaggi, che permettono le circostanze.

Finalmente la ragion politica detta di non restringnere il pensiere nell' ordinamento delle operazioni al solo tempo presente; ma di estenderlo al di là di questo limite. Chi può d' altronde conoscerlo dopo tutto ciò, che narra la Storia? Questa ne insegna, che non sempre la bilancia pende da una parte; che bisogna sempre spingere le cose fin dove sia possibile; e preparare de' mezzi onde profittare delle politiche vicende. Rimane a dire per quello, che riguarda la composizione delle nostre forze marittime,

time, che dopo la difesa delle proprie coste, e della navigazione lungo esse, debbono essere proporzionate a sostenere il nostro traffico da per tutto nelle acque del mediterraneo, segnatamente in quelle del Levante e dell'Adriatico, dove potremmo commerciare con grande vantaggio sotto di ogni aspetto siccome abbiamo dimostrato nel Capitolo IV; a molestarvi nel tempo di guerra la navigazione de'nemici; ed a rendere dispendiosa in tali circostanze la di loro dimora sulle coste del Regno laddove tentassero di bloccarle, se pure altro da noi non potesse ottenersi. Ciò si uniforma del tutto colle riflessioni enunciate nel discorso preliminare.

I principj stabiliti, e quei del mestiere fanno intendere la specie de' legni da guerra, anche de' più piccoli, che a noi possano convenire, onde separatamente, ed insieme riuniti adempiere all' oggetto loro assegnato. Di tali cose ragioneremo in appresso, ma intorno alla quantità delle medesime forze, o sia al numero di quelle, che da noi si debbano sostenere, ciò deve calcolarsi da coloro, i quali guidano le redini del Governo, ed appieno conoscono la ragion politica, ed i mezzi, de'quali può disporsi pel sostegno di una Marina. Abbiamo giudicato opportuno ciò non ostante, di mettere in veduta

un

un prospetto delle cose già fatte nell'epoca più recente; poichè malgrado la diversità delle circostanze, e tutte le osservazioni espresse nel Capitolo III, sempre fanno conoscere approssimativamente la forza della flotta, che può da noi mantenersi. Questo è quanto per ora può dirsi sull'oggetto, di cui si ragiona (*d*).

(*d*) Pochi anni prima dei rovesci del 1799 questo Regno possedea i seguenti legni da guerra.

Vascelli di linea	6	Il Partenope, l'Archimede, il Ruggiero, il Guiscardo, il Sannita, il Tancredi.
Fregate	6	La Cerere, la Sibilla, la Sirena, la Pallade, la Minerva, l'Aretusa.
Corvette	6	La Galatea, la Fama, la Fortuna, la Flora, la Stabia, l'Aurora.
Brigantini . . .	4	Lo Sparviere, lo Stromboli, il Lipari, il Vulcano.
Galeotte	10	
Lance	100	

I vascelli erano tutti di 74, e le fregate tutte della portata di 40, con artiglieria da *diciotto*. Malgrado le osservazioni esposte nel Capitolo III, che le spese fatte in un'epoca non possono servire di norma in un'altra è da notarsi, che le riflessioni medesime hanno forza in tutta la estensione, allorchè mettonsi in confronto gli oggetti uno ad uno separatamente, e che le epoche rispettive de' tempi sono molto lontane l'una dall'altra. Ma quando si ragiona in generale della totalità della spesa, quando il numero delle forze è lo stesso, quando le epoche sono molto vicine, quando nel sistema amministrativo havvi la medesima diligenza ed economia, non può avvenire una differenza, che giunga a sorprendere eccetto ne' casi straordinarj, su de' quali non deve stabilirsi alcuna opinione. Quindi abbiamo creduto giovevole di riferire la spesa, che le forze divisate apportarono al Real Erario per lo spazio di anni cinque consecutivi in conformità di quanto abbiamo rilevato dall'Archivio della Real Marina.

Epoche.	OGGETTI.	SPESA.
1791	Costruzione	283,755. 19
	Risarcimenti	180,239. 69
	Viveri	60,924. 27
	Ospedali	1,249 95
	Soldi, e gratificazioni	195,167. 33
	Corpi militari, e Collegio di marina . .	128,149. 12
	Bagni compresi i viveri, ed il vestiario.	79,259. 45
	Fabbriche civili	16,952. 39
	Legni di particolar servigio	11,872. 52
	Spese diverse	12,109. 98
	Soldi di nuova leva, e trattamenti di tavola	85,366. 06
	TOTALE . . .	1,055,045. 95
1792	Costruzione	388,277. 12
	Risarcimenti	235,996. 51
	Viveri	86,131. 32
	Ospedali	3,612. 11
	Soldi, e gratificazioni	205,836. 30
	Corpi militari, e Collegio di marina . .	138,755. 68
	Bagni compresi i viveri, ed il vestiario.	80,837,74
	Fabbriche civili	138.972. 43
	Legni di particolar servigio	19,785. 15
	Spese diverse	13,243. 40
	Soldi di nuova leva, e trattamenti di tavola	135,978. 79
	TOTALE . . .	1,447,426. 55

Epoche.	OGGETTI.	SPESA.
1793	Costruzione	578,861. 53
	Risarcimenti	279,129. 45
	Viveri	114,399. 82
	Ospedali	1,864. 91
	Soldi, e gratificazioni	214,908. 42
	Corpi militari, e Collegio di marina . .	151,227. 56
	Bagni compresi i viveri, ed il vestiario.	84,666. 73
	Fabbriche civili	39,571. 26
	Legni di particolar servigio	5,422. 03
	Spese diverse	12,898. 15
	Soldi di nuova leva, e trattamenti di tavola	220,951. 67
	TOTALE . . .	1,703,901. 53
1794	Costruzione	357,074. 26
	Risarcimenti	322,167. 44
	Viveri	142,796. 88
	Ospedali	5,383. 94
	Soldi, e gratificazioni	221,910. 19
	Corpi militari, e Collegio di marina . .	155.410. 40
	Bagni compresi i viveri, ed il vestiario	89,584. 40
	Fabbriche civili	34.046. 98
	Legni di particolar servigio	1,175. —
	Spese diverse	13,305. 45
	Soldi di nuova leva, e trattamenti di tavola	205,813. 09
	TOTALE . .	1,548,668. 03

Epoche.	OGGETTI.	SPESA.
1795	Costruzione	360,735. 18
	Risarcimenti	172,016. 43
	Viveri	145,627. 51
	Ospedali	110,730. 23
	Soldi, e gratificazioni	220,813. 34
	Corpi militari, e Collegio di marina . .	154,653. 72
	Bagni compresi i viveri, ed il vestiario.	84,903. 73
	Fabbriche civili	63,706. 14
	Legni di particolar servigio	3,13. 01
	Spese diverse	25,569. 43
	Soldi di nuova leva, e trattamenti di tavola	195,524. 84
	TOTALE . . .	1,534,593. 56

La totalità della spesa è ammontata a sette milioni duecentottanta novemila seicento trentacinque ducati e grana sessantadue.

Lasciando da parte le costruzioni, la spesa delle quali deve riguardarsi come accessoria, e non continua (soprattutto nelle nostre circostanze) segue da tale divisamento, che l'intiero sostegno delle stesse forze ha importato nello spazio de' detti cinque anni ducati cinque milioni. trecento venti mila. novecento trentadue, e grana trentaquattro; ovvero un milione. sessantaquattromila. centottantasei ducati, e grana quarantasei per anno. Si sono poi prescelti gli anni medesimi, poichè i conti rispettivi si sono rinvenuti con maggiore chiarezza, e continuazione; d' altronde vi furono molte operazioni di rilievo. In fatti nell'anno 1792., atteso l'aspettativa di una squadra, si fecero degli armamenti preventivi per la propria difesa, l'importo de' quali dai dodici di Novembre a trenta Dicembre ammontò a ducati sessantanovemila. setteeento settantasette, e grana sessantadue. Nell' anno 1793. vi furono de' grandi risarcimenti per tre vascelli, quattro fregate, tre cannoniere, due brigantini, ed otto galeotte. Nell'anno 1794 occorse il mantenimento di tre vascelli, sei fregate, due cannoniere, due brigantini, e dieci galeotte; vi fu benanche la costruzione, ed armamento di ottanta lance cannoniere, e dieci bombardiere. Le dette particolarità tutte trovansi autenticate nel cennato archivio.

Negli anni innanzi citati reggevano delle tariffe molto vantaggiose per gl' interessi del Governo tanto per l'acquisto, quanto pel trasporto dei leguami ad uso delle costruzioni. Queste essendo cessate, dopo le leggi in vigore, segue per conseguenza, che quelle debbono importare una somma molto maggiore. Ma tale aumento, atteso le osservazioni premesse, deve eziandio riguardarsi come peso non continuo, e di poca considerazione. Dall'altra parte praticando quanto si è detto nella nota (*l*) del Cap. IV. non solo si preverrebbe questo inconveniente; ma si otterrebbero ulteriori vantaggi.

Può anche osservarsi, che il *ferro*, la *rame*, ed il *piombo*, de' quali metalli si fa tanto uso nelle costruzioni navali, sono divenuti molto più cari; lo stesso può dirsi intorno ad altri oggetti, che in grande quantità si consumano da' legni da guerra come l' *olona*, la *sarte*, il *catrame*, e le *vittovaglie*. A questo riguardo però è sempre da riflettersi, che la qualità, e la quantità delle operazioni stabiliscono tali consumi, e la spesa, che importano. Laonde questa neppure può essere di grande rilievo, quando i movimenti delle forze marittime vengano diretti in conformità dei principj stabiliti.

Nel Capitolo IX. ragioneremo parimenti su' principj di economia per eseguire la compra de' materiali a condizioni più vantaggiose.

CAPITOLO VII.

Osservazioni sullo stabilimento di una Flottiglia, e di una Marina da Corso.

Se i nostri ragionamenti fossero diretti alle sole persone del mestiere, ci saremmo astenuti dalla maggior parte delle particolarità, che sono sparse in questo capitolo. Ma reputiamo per noi un dovere (anche a costo di qualche rimprovero, che potremmo ricevere a questo riguardo) di mettere in veduta tali minuti oggetti per la pubblica utilità, la quale esige, che essi si rendano universali per quanto sia possibile.

Premesso tutto ciò, è da riflettersi in primo luogo, che i legni di una *Flottiglia*, e di una *Marina* da *Corso* debbono essere veloci nel cammino, e di differente portata, affinchè colla di loro riunione operino vantaggiosamente ne' varj rincontri possibili. Per allontanare dal lido le grandi navi da guerra sono necessarie delle lance cannoniere armate con un cannone dei calibri più forti, pel quale oggetto possono impiegarsi quelli da *ventiquattro*, e da *diciotto*. Il calibro da ventiquattro deve preferirsi, ogni qual-

qualvolta le lance rispettive abbiano nelle coste, che debbono custodire, dei porti, o dei punti di appoggio sicuri per ancorarvi. Dove però questi manchino, è necessario far uso delle lance, che portano il pezzo da diciotto, per la ragione, che le medesime possono essere costruite in maniera da tirarsi a terra nel bisogno (*a*). Tale circostanza deve aversi presente con particolarità nella di loro costruzione (*b*).

Il *cannone* deve essere montato in guisa, che possa rivolgersi dove convenga, e battere di

---

(*a*) Ad oggetto di prevenire una tale operazione, la quale sempre reca imbarazzo fa d' uopo impiegare tutt' i mezzi dell' arte, se le circostanze lo richiedono, per avere nella costa dei piccoli porti, nei quali le barche della flottiglia, e quelle impiegate nella navigazione rispettiva, possano essere al sicuro contro il cattivo tempo, e gli attacchi del nemico.

(*b*) I calibri enunciati sembrano sufficienti, e volendo accrescerli si cade nell' inconveniente di rendere le lance troppo pesanti. Un tal sistema cagionerebbe del pari maggiore spesa senza di un assoluto vantaggio: i calibri inferiori debbono escludersi perchè deboli. Il numero delle lance cannoniere bisogna restringnerlo quanto sia possibile in considerazione del poco uso, che può farsi delle medesime; poichè navigano con sommo rischio, e disagio: nel tempo stesso il di loro mantenimento impegna in grave spesa senza ricavarne un corrispondente profitto. Infine a bordo di esse si distrugge la vera disciplina marittima, che forma il nerbo, ed il sostegno di una Marina Militare.

Presso di noi il principale oggetto delle dette lance deve essere la difesa della Capitale da qualche insulto, che potrebbe ricevere dalle flotte nemiche.

di fronte, o di fianco, siccome già vedesi incominciato a praticare. L'artiglieria essendo così disposta, segue per conseguenza, che si possa parimenti alla vela dar caccia, ed offendere il nemico ad un tempo stesso, qualunque sia la direzione, nella quale si presenti. Si concepisce poi con facilità, che questo vantaggio non può aver luogo, quando il cannone batte solo di fronte. Reputiamo del pari necessario, che tanto le lance da *ventiquattro*, quanto quelle da *diciotto*, vengano costruite in modo da imbarcarvi in proporzione della di loro portata un *mortaro*, affinchè possano altresì servire da bombardiere quando sia necessario. Esse dovrebbero benanche essere disposte per l'imbarco di un fornello, onde far uso delle palle roventi, i funesti effetti delle quali sono i soli, che le navi da guerra paventano fortemente. Inoltre si potrebbero talvolta nella di loro costruzione tentare quelli mezzi, che l'arte può suggerire, perchè navigassero presso a poco con eguale facilità, presentando la prora, o la poppa all'urto delle onde; ciò apporterebbe il vantaggio di potersi ritirare agiatamente coll'ajuto dei remi senza voltare le spalle al nemico, della quale circostanza in seguito si farà parola. Converrebbe finalmente adottare quel piano, che più

più facilitasse la sicurezza della navigazione, il governo, ed il cammino; e non separarsi nella velatura dal sistema di un solo albero (*c*).

Oltre della prima sorta di lance è necessaria una seconda composta di altre più leggiere, per cui vengono impiegate delle forti filuche, dette *Scorridoje*, armate in sulla prora di una carronata del maggiore calibro, che comporti la di loro consistenza, e non comprometta la salvezza del legno nel tempo della navigazione. Anche di queste abbiamo creduto convenevole discorrere, dopo di avere intrapreso a dimostrare la concatenazione del servizio di tutt' i navigli da guerra, e dell'uso che potrebbe farsene presso di noi. Le *Scorridoje* sono destinate per opporsi alle depredazioni delle piccole scialuppe armate, fra le quali si possono annoverare i battelli delle grandi navi; ciò non

(*c*) Rilevasi da più giornali di notizie, e segnatamente dal Monitore delle due Sicilie del diecisette di Agosto 1813, che il Capitano del Genio Danese Signor Scumaker abbia inventata una nuova maniera di lanciare bombe a razzi senza mortaro; e ch' egli avea avuto il comando di una flottiglia per eseguire l'esperienza in grande della sua invenzione. Sarebbe della maggiore importanza il procurarsi dei rischiarimenti su di questo soggetto, qualunque fosse stato l'esito della pruova; sì per adottare la stessa pratica laddove fosse riuscito felicemente; come per cercare di perfezionarla, se fosse di bisogno, assegnando all'uopo un premio d' incoraggiamento. La detta invenzione è della più grande utilità per la salvezza delle Città marittime.

può eseguirsi dalle cannoniere, perchè più tarde nel camminо. Questa seconda classe di Lance deve proteggere quelle della prima nel caso di qualche azione ardita, che contro delle medesime possono intraprendere i piccoli legni sottili, poichè dotati di maggiore agilità. Le *scorridoje* sono più disposte ad avvicinarsi a terra in tutt'i siti della costa. Nell'attacco, e nella difesa, e specialmente quando hassi a fronte altra flottiglia, bisogna riunirle alle cannoniere per soccorrerle nei casi di avarie, o di altri accidenti, e riordinare le cose, affinchè l'azione non venga interrotta. In una ritirata, ed allorchè il nemico insegue a corta distanza, le lance di questa seconda specie possono prendere a rimorchio quelle della prima per la parte di poppa delle stesse, ed abilitarle a sostenere un tal movimento colla di loro artiglieria di prora: quindi è vantaggioso proccurare, che le cannoniere possano navigare con facilità di poppa, secondo si è raccomandato. Le osservazioni fatte sembrano bastevoli per dimostrare l'uso delle barche scorridoje (*d*). Le

(*d*) Delle scorridoje si è fatta parola soltanto per rimembranza, onde dimostrare il nesso delle cose. Esse però, parlando in generale, possono prendersi, quando occorre, dal traffico mercantile; e sarebbe del tutto inutile la spesa necessaria per costruirle, e conservarle ne' proprj arsenali quando non ve n' ha bisogno.

Conviene soltanto avere nel parco il di loro armamento militare.

Le lance nominate finora non sono sufficienti per l'efficace protezione delle coste; poichè le prime sono dirette contro le grandi navi da guerra, e le seconde contro le scorrerie dei piccoli battelli. Havvi però, siccome ognuno conosce, dei legni compresi sotto il nome generico di *Corsali*, che infestano il lido da vicino, e per respingere i quali le cannoniere mancano di agilità, e le scorridoje di forza. I medesimi Legni sono poi di molte, e variate forme, ed appartengono agli armatori particolari, i quali mossi dal proprio interesse prescelgono quelli di piccola portata, e di un armamento militare di poca considerazione. Per garantire adunque il traffico delle coste bisogna avere delle forze da per tutto, onde attaccarli colla stessa prontezza, con cui possono presentarsi; e preparare le cose in modo, che la vittoria non rimanga dubbiosa.

A questo fine sembrano molto utili i leggieri bastimenti detti dagli Spagnuoli *Misticos*, e che a loro imitazione potremmo chiamare *Misti*. Lo scafo di tali barche è simile presso a poco a quello di un grande Paranzello (*e*), e la

(*e*) Sorta di barca particolare usata presso di noi pel traffico della costa, e per la pesca.

e la di loro velatura ha molta relazione colla *Latina* : portano esse due alberi , una piccola mezzana a poppa , ed uno , o due fiocchi a prora : le antenne sono mozze dalla parte del *Caro* , formano cogli alberi un angolo molto acuto approssimante a trenta gradi , e quando sono al di loro posto incrociano i medesimi a corta distanza dalla estremità superiore. La vela segue la direzione dell' antenna fino al punto, dove incrocia l'albero, indi scende perpendicolarmente lungo di esso , e viene *murrata* al piè del medesimo. Tale disposizione rende le antenne più leggiere; le vele non possono giammai riposare sull'albero; nelle virate di bordo non occorre alcuna manovra particolare; ed i *terzaroli* possono prendersi dalla parte inferiore , abbassando le antenne , e senza che per tal movimento s' incontri ostacolo alcuno essendo mozze dalla parte del *caro*, come si è detto (*f*). Questi legni debbono avere l'uso dei remi

(*f*) La forma suddetta di velatura , per quanto siamo informati, non è conoscinta presso di noi .. La Marina Spagnuola fa uso di questi legni fra quelli , che impiega per la custodia delle coste : sono poi così agili , e resistono tanto in mare , che in tempo di guerra abbiamo veduto i negozianti di Cadice armarne per conto proprio , e spedirli con delle merci all'America Settentrionale Spagnuola . Tali bastimenti possonsi costruire di maggiore , o minor portata , secondo il bisogno ,

remi, e delle vele da *correre*, affine di manovrare con sicurezza ne' tempi di fortuna.

Intorno al di loro armamento militare fa d' uopo aver presente, che la *caccia* è il primo oggetto, al quale sono designati, e che debbono difendere le coste da barche corsali fornite di poca forza. Dall' altra parte l' artiglieria di grande calibro impedisce di praticare nella di loro costruzione la dovuta sottigliezza perchè siano molto agili, circostanza del tutto necessaria pei legni cacciatori. Opiniamo per conseguenza, che converrebbe armarli di un cannone sulla prora, tutto al più del calibro da *dodici*, e di una o di due piccole bocche di fuoco da *sei* su ciascuno dei fianchi verso la poppa, disponendo le cose a tal fine (*g*). L' armamento, che si stabilisce, ha tutta la forza necessaria, seconda le operazioni della caccia, ed offre i mezzi da potersi difendere contro gli attentati di un abbordaggio, alla quale sorta di attacco sono molto esposti i legni suttili. La specie inoltre, che di questi si propone, è vantaggiosa per prolungare la discoperta a qualche distanza dal lido, ciò, che non

(*g*) Il cannone dovrebbe essere montato collo stesso movimento di rotazione stabilito per quello abordo delle lance cannoniere.

non può farsi dalle lance cannoniere, o scorridoje, senza grave rischio. Di più la forza de' medesimi può renderli molto utili per impedire i ladronecci dei barbareschi, che colle di loro *scampavie* (*h*) toccano, ed infestano finanche la sponda. Non v'ha poi alcuno, che non comprenda l'importanza dell'uno, e dell'altro oggetto.

Dopo di avere esaminate le differenti sorte di lance, e legni, che insieme presi debbono formare il corpo della Flottiglia; egli è necessario, atteso ciò che abbiamo premesso, avere degli altri bastimenti di un ordine superiore assegnati al corso, ed il principale oggetto dei quali deve essere l'attacco di quelli de' nemici della stessa portata, che espressamente trattengonsi a qualche distanza dalla costa; così per sostenere lungo questa nel caso di bisogno le operazioni delle proprie barche da guerra più piccole, come per adocchiare i movimenti più importanti della Marina mercantile. Tali bastimenti debbono benanche incominciare le operazioni offensive contro il commercio marittimo del nemico, e scortare

(*h*) Sorta di Corsale Affricano.

tare il proprio per quanto permettono le di loro circostanze. Crederemmo doversi questi ridurre presso di noi ad una sola specie, in vista del piccolo numero, che le nostre circostanze ne richiedono; di questa unità bisognerebbe profittare per rendere più semplici le cose quanto sia possibile. Nel tempo stesso converrebbe aver presente in detto stabilimento la dovuta proporzione fra l'utilità, e la spesa.

Considerando benanche in generale il soggetto medesimo, non sapremmo persuaderci, che nei differenti sistemi di scafi, e di velature, che si applicano a' legni, i quali debbono servire pel fine enunciato, siansi sempre diligentemente ricercate le combinazioni più vantaggiose, assoggettando a confronto la durata di essi, il costo della di loro costruzione, quello del di loro mantenimento, l'utilità del servizio, che prestano; ed i rischi, ai quali sono esposti per la qualità della forma prescelta, e per l'ordine di vele ai medesimi assegnato. Il sistema di uguaglianza, che da noi si propone è soprattutto utile alla economia, poichè gli attrezzi dell' uno possono servire per l'uso dell'altro; degli stessi principj potrebbero anche profittare le grandi Marine, almeno in buona parte.

Qua-

Qualora da noi si volessero adottare i principj enunciati, potrebbero dotarsi questi navigli di una forza, che superi quella di tutti gli altri di uno, o di due alberi, inclusi i Brigantini muniti delle armi usate il giorno d'oggi (*i*). Ragionando inseguito delle di loro qualità marinaresche, dovrebbero sopra ogni altra cosa essere sommamente velieri, con singolarità nella posizione di *bolina*, e fare a questo riguardo ogni sacrifizio anche nella parte, che concerne l'economia; poichè la velocità del cammino servirebbe per garantirli dall' incontro, che potrebbero avere colle navi di una forza superiore.

La

(*i*) La forza relativa di una nave da guerra deve in generale calcolarsi sulla ragione diretta dei danni, che può cagionare, o ricevere dal nemico nelle diverse circostanze. Quindi le azioni potendo aver luogo a maggiore, o minor distanza (e ciò per propria elezione, o per quella del nemico) fa d'uopo per tal motivo prendere in considerazione il calibro, e la portata delle varie armi, e preferire quella combinazione più favorevole, secondo l'oggetto da adempiersi, e la probabilità, che offre la specie, e la portata del legno di dover combattere, più da lontano, o più da vicino il proprio avversario. Bisogna altresì nella scelta delle armi porre a calcolo colla più grande avvertenza il vantaggio, o il pregiudizio, che il peso, e la collocazione dei pezzi può apportare alla stabilità, ed ai movimenti di oscillazione; poichè tali particolarità hanno una influenza diretta sul cammino del bastimento, e su l' uso eziandio dell' Artiglieria. Nei casi dubbiosi conviene esaminare ciò, che si pratica dai nemici, co' quali hassi a combattere.

La di loro velatura dovrebbe essere facile a maneggiarsi in ogni sorta di manovra, il meno soggetta, che fosse possibile alle avarie, e che poco, o niuno imbarazzo apportasse nel caso di abbordaggio. Alle condizioni enunciate potrebbero aggiugnersi quelle di poter fare uso dei remi nei tempi di calma, e di non separarsi dal sistema di due alberi, affine di evitare i grandi inconvenienti dei legni, che ne hanno un solo, ed il maggiore intrigo, che quelli di tre sperimentano nella manovra, quando hanno piccole dimensioni. Volendo avventurare qualche opinione sul medesimo soggetto, saremmo di avviso adottare i navigli, che i Francesi dicono *Houari*, e la descrizione de' quali ritrovasi nei varj trattati di architettura navale. Converrebbe soltanto praticare nei medesimi una *Boma* all' albero di maestra, e provvederli di vele quadre tutte intiere dalla cima fino al piè dell' albero; tale disposizione fornirebbe a' medesimi dei mezzi da accrescere la velocità del cammino navigando a vento largo, nella quale posizione la di loro velatura ordinaria è alquanto manchevole. Sarebbe eziandio vantaggioso di adattare ad essi l' uso dei remi, quando ciò potesse praticarsi.

Abbiamo presente di aver veduti sulle coste di

di America dei simili bastimenti dotati di un cammino velocissimo, ed armati in modo da imporne alle Golette, ai Cotter, ed ai Brigantini i più forti (*j*). La semplicità della velatura, e della

(*j*) Vero è, che in una piccola marina non convengono dei saggi nei piani delle costruzioni, e che questi debbono essere fissati in conformità dei migliori comprovati dalla esperienza presso le grandi nazioni marittime. Ciò non ostante pe' legni, dei quali si ragiona, siccome hanno un oggetto relativo alle nostre particolari circostanze, e la spesa necessaria non è di considerazione, sembra convenevole permettere, che gl' Ingegneri Costruttori possano presso di noi sviluppare i di loro talenti almeno in questa parte: anche per dar campo in certo modo ai medesimi di applicare alla pratica le teorie, che studiaoo. Crederemmo però opportuno, che in simili bastimenti dovesse sempre seguirsi il sistema di due alberi, come abbiamo insinuato, ed impiegare i mezzi, che la scienza insegna, onde farli pescare la minor quantità possibile di acqua.

Può osservarsi talvolta a riguardo de' bastimenti divisati per la Marina da corso, che la di loro utilità è di poco, o di niun rilievo impiegando contro de' medesimi degli altri legni di grande portata, a soprattutto delle fregate. Ciò non può negarsi, ma quelli che si propongono sono convenevoli per altre ragioni. Gli stessi possono meglio reggere a corta distanza dal lido, e più agiatamente ritrovano in questo de' punti di approdo nel bisogno. Dall'altra banda col di loro mezzo può estendersi maggiormente la linea di forza senza di una grande spesa. Quando sono velieri, secondo si è proposto, neppure è così facile, come credesi, che le fregate possano impedire del tutto la di loro azione per proteggere le proprie coste segnatamente nella buona stagione, in cui cresce il vantaggio relativo de' medesimi navigli; poichè spesso sopraggiungono de' venti deboli, e delle bonacee, nelle quali circostanze la di loro sottigliezza li rende più suscettibili di cammino; a ciò si aggingne l'uso dei remi, di cui possono altresì profittare in conformità de' principj da seguirsi nella di loro costruzione, e da noi stabiliti. Più facile all'opposto riu-

e della manovra de' legni proposti facilita alle rispettive ciurme di poter prestare tutta la di loro attenzione al servizio dell' artiglieria, e combattere colla massima attività, e fermezza.

CA-

---

riuscirebbe ad un nemico d'intrattenere con poche sue fregate il limitato numero delle nostre, e di rinchiuderle, e bloccarle ne' pochi porti, che ad esse offrono le coste del Regno: impedita in tal guisa la di loro azione, potrebbe egli in seguito con pochi navigli di piccola portata far cessare presso di noi ogni specie di navigazione senza rischio alcuno.

I legni proposti potrebbero molestare se non di fronte, almeno alla sfuggita il commercio di un nemico più forte ad oggetto di ritardare le sue operazioni di traffico, quando non fosse possibile apportargli altro pregiudizio. Le più potenti nazioni tutte hanno de' legni sottili per l'oggetto ennunciato, quantunque di forme, e di portate diverse. In fine quelli, de' quali si ragiona fanno parte del sistema, che si mette in veduta; poichè i bastimenti di grande portata allorchè navigano rinniti, hanno bisogno in molti rincontri de' più piccoli per operare in tutta l'estensione.

CAPITOLO VIII.

Composizione di una piccola Flotta di Legni Quadri.

In conformità delle osservazioni fatte nel Capitolo VI. rimangono a considerarsi le navi di maggior portata, che sono il nerbo della Marina Militare; e parte delle quali deve servire ad estendere fino al grado più convenevole le operazioni di corso, e adempiere pienamente al primo oggetto del nostro sistema marittimo. La rimanente parte delle medesime può servire, siccome abbiamo dimostrato, per soddisfare all' oggetto secondario dello stesso sistema; ovvero eseguire i movimenti difensivi, ed offensivi da intraprendere separatamente, o in compagnia delle Flotte alleate in quella parte limitata, che a noi possa spettare, secondo le circostanze, e le relazioni politiche contratte. Ciò posto, le specie di tali navi possono essere ridotte a tre, cioè, *Corvette*, *Fregate*, e *Vascelli* uniformemente a quanto viene praticato dalle altre marine di Europa. È poi conosciuto, che tanto le une, quanto gli altri sono di differente portata; nè havvi pel di loro armamento mi-

militare lo stesso sistema appo le differenti nazioni marittime.

Intorno alla portata rispettiva di questi legni sembra, che debba preferirsi presso di noi la *massima* fra quelle usate dalle marine più rispettabili. Si comprende però facilmente, che l'applicazione di questo principio deve intendersi pe' vascelli fino a quelli di due batterie; i rimanenti di tre appartengono soltanto alle grandi flotte (*a*).

L'armamento militare, può regolarsi sul principio generale, che ogni legno destinato alla guerra debba avere tutta la forza, che permette la consistenza della sua costruzione, e che per quanto sia possibile uguagli, o superi quella usata presso le nazioni più agguerrite, e più ammestrate. In simili regolamenti però dovranno

(*a*) Il nostro oggetto è sempre quello di enunciare i principj, sui dei quali possonsi regolare tutte le parti del proprio sistema marittimo; fissare i limiti del medesimo; far sentire la necessità di considerare a fondo tutte le operazioni prima d'intraprendersi, specialmente quelle delle costruzioni; allontanare lo spirito servile d'imitazione; e prevenire, che si operi senza di una ragione sufficiente.

L'esistenza delle navi di già costruite non impedisce, che in appresso si facciano i dovuti cambiamenti, quando si giudichino necessarj; nè le cose perchè fatte acquistano una ragione intrinseca per continuarsi a fare.

no sempre discutersi le alterazioni, che possono apportare alle qualità del naviglio la collocazione, e la gravezza dell'artiglieria, siccome si è detto nella nota (*i*) del capitolo precedente. Il sistema di superiorità, che si propone nella portata, e nella forza, crederemmo opportuno doversi adottare, poichè col medesimo si guadagnerebbe molto terreno ad un tratto. In effetto tutte le nostre navi da guerra non avrebbero a temere l'incontro di altre straniere della stessa specie rispettiva, perchè queste inferiori di portata, e di forza.

Stabiliti i principj generali sul soggetto, di cui si ragiona, è necessario esaminare con più precisione, e per quanto permette la natura del nostro lavoro, l'uso, ed i vantaggi dei legni proposti. Intorno a ciò è da riflettersi primieramente, che le Corvette quando vengono comandate da Uffiziali istruiti, ed intraprendenti, sono nel caso di rendere dei servizj d'importanza bensì negli stretti limiti, che circoscrivono le di loro operazioni. Esse possono attacare le navi del commercio, che sono fuori la scorta dei convogli, o che ne vengono separate dagli accidenti del tempo; reggono a corseggiare in tutte le stagioni nella vicinanza delle coste; possono navigare facilmente nei

mari

mari angusti, e pericolosi, come sarebbero l'Adriatico, e l'Arcipelago del levante. Sono utili per addestrare gli Uffiziali, e la marineria nella manovra, poichè la di loro velatura è affatto uniforme a quella dei più grandi vascelli di linea. In fine nel tempo di pace se ne può far uso per esercitare con poca spesa gli Uffiziali nell'arte delle evoluzioni (*b*).

Le Fregate sono principalmente necessarie per custodire, o attaccare il traffico della marina mercantile, quando il medesimo è molto esteso su di remote, e differenti coste; pel quale oggetto, attente le circostanze dei siti, non possono impiegarsi dei vascelli da per ogni dove: d'altronde si oppone il grande dispendio, che ne seguirebbe, se volessero destinarsi all'uopo queste navi di sì grande portata. Le Fregate s'impie-

(*b*) Nelle nostre circostanze può opporsi, che i legni suddetti potrebbero essere facilmeote molestati in tali operazioni dalle forze, che i Barbareschi sarebbero oel caso di armare, ed ionaozi divisate. Tale ioconveniente poò prevenirsi accoppiando alle Corvette qualche legno di forza maggiore; rimanendo sempre vero, che nella totalità la spesa diminuirebbe di molto io confrooto di quella, che sarebbe necessaria impiegaodo all'nopo dei legni di maggior portata; e della qual cosa non potrebbe farsi a meno, laddove oon si avessero delle Corverte. L'esame poi de' particolari bisogni, e circostanze poò fissare il numero da costruirne, seoza eccedere in questa parte i limiti coovenevoli.

piegano con vantaggio per custodire quelle navigazioni, dove con difficoltà possono essere attaccate dalle navi di maggior portata ; e dove le medesime per la esorbitanza della di loro mole, per la grande inerzia della di loro alberatura, per la minore consistenza relativa, e per la maggiore lentezza nella manovra, soffrono con facilità delle avarie, e corrono dei pericoli di grave conseguenza. Le Fregate altresì tanto nelle squadre, quanto nelle divisioni composte di grandi navi di linea, debbono adempiere, come è saputo dagl' intelligenti del mestiere, a varj oggetti particolari, che non conviene affidare alle dette navi, per non indebolire il corpo principale della flotta senza di un vero bisogno ; o perchè non è sempre prudente di arrischiarle in alcune operazioni, come a dire nelle discoperte, e nella caccia sulle coste. In ultimo luogo è da riflettersi, che quando le fregate vengono riunite a' Vascelli sono molto utili per attaccare o custodire un convoglio nei punti più convenevoli della sua rotta. All'infuori delle circostanze, che si enunciano, tutto ben ponderato nell'attuale posizione delle cose, il servizio degli stessi legni è di poca importanza.

In fatti se la navigazione mercantile, che hassi a proteggere sia racchiusa in una estensio-

sione molto limitata, e si faccia in siti, nei quali i Vascelli nemici possano mantenere una stretta *crociera*, siccome avviene nel caso nostro, l'azione delle Fregate può dirsi quasi che nulla. Avvegnachè i principj del mestiere insegnano, che un Vascello mentre importa minore spesa per costruirlo, e mantenerlo armato, che più fregate, riunisce molte qualità relative per combatterle vantaggiosamente nel tempo stesso. Tali sono la maggiore elevazione del suo bordo; una più grande stabilità; il maggior calibro, e la concentrazione della sua artiglieria; l'unità de' suoi movimenti; la più forte consistenza assoluta de'suoi materiali, principalmente quella della sua alberatura; ed altre circostanze favorevoli, che possono derivare dalla positura, in cui si deve combattere, o dallo stato del vento, e del mare. L'esperienza comprova ben anche i principj, che si asseriscono, e dimostra il grande conto, che si deve fare della forza dei Vascelli in proporzione di quella delle Fregate. Nell'ultima guerra il Vascello Inglese lo *Scipione* combattè nelle acque delle isole Baleari quattro Fregate Spagnuole, delle quali una nominata la *Dorotea* fu predata, e condotta nel porto di questa Capitale. All'opposto l'*Agostino* Vascello Spagnuolo venne at-

taccato sul Capo di Santa Maria vicino Cadice da due grandi Fregate Inglesi, e due forti Corvette, i quali legni dopo qualche ora di combattimento furono costretti a prendere la fuga; e la debolezza del vento impedì, che rimanesse predata una delle Fregate, la quale avea perduto il suo albero di velaccio. Lo stesso Vascello trovavasi impegnato sulla Costa, e costretto a combattere di bolina, e più volte a girar di bordo; circostanze tutte, che gl'impedivano di mettere a profitto l'intera sua forza, e spesso ne interrompevano l'azione (*c*).

L' utilità delle Fregate per attaccare, o proteggere i convogli nei mari angusti, dove i Va-

(*c*) Si eccettuano i casi di una prodigiosa bravura secondata da gravi avarie a bordo del vascello, ed i quali accidenti possono distruggere tutta la superiorità della sua forza. Può citarsi a questo riguardo, rimontando ad una epoca più remota, il combattimento della *Minerva* comandata dal Capitano Grimoard, e riferito dal Signor Ramatuelle nella sua Tattica Navale. È poi conosciuta la singolare bravura manifestata dal Capitano Segond a bordo della fregata la *Loire* in quest' ultima guerra fra la Gran Brettagna, e la Francia ora felicemente terminata; ed i quali fatti rilevansi da legittimi documenti inseriti in una contestazione del nominato uffiziale pubblicata in Brest ad oggetto di oppugnare le mancanze, delle quali veniva ingiustamente tacciata la sua condotta nella raccolta delle *gesta eroiche avvenute nell' anno* VII. *della Republica Francese*. Sono questi però de' casi rari, nè possono servire di norma per istabilire su di essi dei principj generali.

i Vascelli *incrociano* facilmente è del pari di poca considerazione. Ciò deriva dall'essere il giorno d'oggi una verità conosciuta, che il grande commercio marittimo in tempo di guerra deve farsi per mezzo di convogli scortati da una forza convenevole, ed anche da vascelli, o da flotte nelle circostanze necessarie, come quelle di dover passare per siti, dove i nemici abbiano da canto loro a vicenda gli stessi mezzi di attacco; e se tale disposizione non fa il conto dei particolari negozianti, perchè non sempre costoro prendono parte nell'interesse generale del commercio, fa però quello dell'intiera Nazione. (*d*) Le fregate debbono essere riunite ai vascelli per l'oggetto riferito, onde nel tempo, che questi attaccano i legni di scorta, possano quelle

(*d*) Crediamo necessario osservare a riguardo nostro, per essere un articolo molto importante, che nella navigazione costiera debbonsi all'opposto evitare i grandi convogli. Egli è sempre un male per gli accidenti del tempo, i quali possono sopraggiugnere, che i legni, benchè piccoli, navighino riuniti, ed impegnati sulla costa: d'altronde nelle circostanze di guerra possono facilmente essere stretti dal nemico. Per custodire la navigazione lungo il lido fa d'uopo, che le divisioni della flottiglia formino una linea di difesa, e che le operazioni del commercio abbiano luogo sotto la sua protezione; ed in certo modo a piacimento degl'interessati. Conviene soltanto impiegare i mezzi necessarj, onde far segno dalla costa a' naviganti sulla posizione dei nemici, allorchè siano alla vista.

quelle mischiarsi agevolmente fra gli altri mercantili, ed impadronirsi dei medesimi. Ciò meglio può eseguirsi dalle fregate, dappoichè hanno una maggiore agilità nella manovra.

Finalmente l'uso delle fregate nel corso particolare contro i bastimenti da guerra di poca portata, o contro quelli del commercio, che navighino fuori di convoglio, non sempre arreca un vantaggio proporzionato al dispendio. Perciocchè gli uni sfuggono facilmente, e gli altri, pe' principj premessi, offrono un oggetto di poca importanza: dall'altra parte si sono divisati i legni, che debbono effettuare tali operazioni offensive. Per lungo tempo si è fatto altresì molto conto delle fregate, perchè erano generalmente parlando, più veliere dei vascelli; ma nello stato di perfezione, a cui è giunta l'Architettura Navale, avviene con frequenza tutto il contrario, per poco che il vento sia fresco; e segnatamente nella posizione di *bolina*, che è la più interessante.

Dall'analisi premessa si deduce, che nelle nostre circostanze non debba moltiplicarsi il numero delle fregate senza di un maturo esame; e che questi legni non forniscono i mezzi diretti, e convenevoli per accrescere la forza della nostra Marina Militare fino al grado, a cui

cui sembra doversi giugnere gradatamente, secondo ciò, che detta il proprio interesse, ed i mezzi, che all'uopo il Regno possiede, siccome si è dimostrato. In conformità poi de' principj generali enunciati all'incominciamento del capitolo, e ponendo sempre in confronto la spesa, che apportano, ed il servizio, che prestano, opiniamo, che debbansi preferire presso di noi le fregate, che possano sostenere in batteria *cannoni* da *ventiquattro*. Su questo proposito è da riflettersi parimenti, che le dimensioni necessarie all'uopo, siccome abbiamo più volte osservato, danno a sì fatti legni una grande perfezione in tutte le qualità marinaresche, che sono necessarie ad una nave da guerra (*e*).

Per quello, che riguarda i Vascelli di linea, potendo averne soltanto un numero molto ristretto, è utile eziandio adottare il principio di co-

(*e*) La Marina Spagnuola fino da molti anni indietro avea più fregate, che portavano in batteria ventotto cannoni da ventiquattro, come la *Pruova*, la *Medea*, la *Flora*. Era benanche giunta a possederne della forza di trenta cannoni in batteria dello stesso calibro, come l'*Anfitrite*. Questa portata poi sembrava di aver fissati i limiti, fino ai quali in questi legni le vedute di economia debbono cedere ai vantaggi del servizio, che prestano.

Tali osservazioni, siccome si è di sopra indicato, possono servire di regola per le fregate, che debbono costruirsi in avvenire, a misura, che si rendano inservibili quelle, che vi sono attualmente.

costruirli sul medesimo piano, e della portata di *ottanta*, siccome ne abbiamo già due; sebbene questa particolarità disconvenga talvolta alle vedute di economia. Tale disvantaggio però viene largamente compensato dall'essere le stesse navi le più forti fra quelle di due batterie, e le più suscettibili di perfezione specialmente nel cammino, e nel governo. A ciò si aggiugne, che senza molto accrescere il di loro numero, può formarsene una forte Divisione per moltiplicare le cure, ed il dispendio del nemico, che voglia intentare qualche colpo di mano sulle coste del Regno, o farne il blocco. Ciò si riferisce particolarmente nelle nostre circostanze al porto della Capitale, il libero traffico del quale è per noi di somma importanza (*f*).

L'unità

(*f*) Nelle grandi Marine alcune particolari considerazioni prescrivono di costruire la maggior parte de' Vascelli della portata di *settantaquattro*. Esse sono fondate tanto su di una ragionata economia (senz'apportare una notabile diminuzione alla forza), quanto sulla moltiplicità degli oggetti da adempiere, fra quali ve n' ha molti, che possonsi più facilmente eseguire da così fatti vascelli. Tali sono, a ragion d'esempio, la *discoperta*, la *caccia*, e la *crociera* nella vicinanza delle Coste. Non è questa però la nostra posizione, nè può aver luogo la pratica degli stessi principj. Le ragioni particolari allegate di sopra, debbono far concedere presso di noi la preferenza alle navi di *Ottanta*.

Com-

L'unità del di loro piano di costruzione è anche vantaggiosa, perchè tutti gli attrezzi rispettivi possono servire pel comune uso a vicenda, dovendosi di questa circostanza tener molto più conto nei grandi vascelli, che nei piccioli navigli, dei quali si è ragionato nel capitolo precedente. La medesima unità proccura una grande ar-

---

Comprendiamo, che per le costruzioni navali bisogna consultare lo stato delle proprie foreste, e de' proprj porti; ma a questo riguardo ripetiamo, che il nostro oggetto è quello di dimostrare fin dove converrebbe giugnere. Se poi havvi necessità di una Marina, bisogna del pari spingere innanzi tutti gli oggetti, che la riguardano, sopraogni altro i porti, a' quali conviene sempre provvedere anticipatamente, siccome è avvenuto presso tutte le nazioni. Abbiamo osservato parimenti, che i progressi di una Marina necessitano delle cure di ogni sorta, e di uno zelo indefesso: soggiugniamo soltanto, che quando lo stabilimento de' porti riuscisse sommamente dispendioso per ammettere da per tutto delle navi di *Ottanta*, potrebbero aversi alcune di queste, e costruire le altre di *Settantaquattro*.

Colui, che voglia tacciare da proggetti giganteschi quanto ora si propone può consultare la nota (*f*) del discorso preliminare e l'altra (*d*) del Capitolo VI. Tutte le nazioni hanno incominciato per nulla avere; ma passo a passo son poi giunte a meritare un dovuto riguardo. Raddoppiamo ad ogni istante le proprie cure, siccome dicemmo altra volta, e siamo sicuri, che anche noi potremo molto ottenere. Finalmente per quanto vogliansi restrignere le nostre vedute sull'oggetto sembra, che dopo le osservazioni fatte nella nota (*a*) del Capitolo VI, e dopo quanto si è detto su l'uso, e la forza rispettiva delle fregate, e dei vascelli, non possiamo del tutto esentarci dal mantenimento del medesimi; col di loro mezzo riesce molto facile ottenere la necessaria preponderanza sulle forze marittime, che possono aversi dalle Reggenze Affricane.

armonia nei diversi movimenti, allorchè i legni navigano riuniti in corpo di armata (*g*).

Lo stabilimento delle forze navali nei termini divisati somministra tutt' i mezzi per effettuare le differenti operazioni del nostro sistema marittimo uniformemente a' principj, che a suo luogo abbiamo dimostrato doverne essere la guida. In fatti una sufficiente flottiglia può impiegarsi per la difesa delle coste, e per la navigazione lungo queste. Una Marina da Corso composta di legni forniti della forza, e dell'agilità necessaria, può sostenere le operazioni della flottiglia; estendere la protezione del traffico nazionale ad una corrispondente distanza dal lido; ed attaccare quello dei legni nemici, che navigano fuori la scorta dei convogli nei mari rac-

(*g*) Per andare innanzi ad alcune difficoltà, che potrebbero farsi al sistema, che si mette in veduta, crediamo necessario di osservare, che i progressi dell' Architettura Navale sono molto difficili, ed in conseguenza molto lenti. Da ciò segue, che il detto sistema di ugnaglianza da noi designato, non si oppone a farci avere i vascelli della più raffinata costruzione del giorno. Può dirsi a questo riguardo, che mentre scorre il tempo della di loro durata, si perfeziona del pari l'arte di costruirli; in guisa che le innovazioni di rilievo si presentano quasi all' epoca, in cui essi debbano rifarsi. Dalle osservazioni riferite può rilevarsi eziandio, che tanto sotto l'aspetto militare, quanto sotto l'economico, non bisogna con facilità lasciare un *piano* per seguirne un altro; ma attendere, che la diversità giunga a produrre conseguenze, che meritino speciale attenzione.

racchiusi fra i limiti delle nostre operazioni. Infine una Divisione di forti navi di linea può con delle accorte manovre secondare i movimenti della Marina da Corso, così nella parte difensiva, che offensiva; riunirsi alle squadre alleate, se il bisogno lo richiede pel comune interesse; ed obbligare il nemico a prendere delle misure serie, e dispendiose in modo da sentire tutto il peso della guerra, ogni qualvolta voglia trafficare, o corseggiare nelle acque, dove le stesse navi possono mantenersi facilmente. L'ordine, che si propone è vantaggioso, affinchè in tempo di pace senza grave spesa sia facile armare delle piccole Divisioni per ammaestrare gli Uffiziali nella teoria, e nella pratica dell'evoluzioni. Ciò si riferisce all'uso delle Corvette in particolare secondo abbiamo osservato (*h*).

Ri-

(*h*) Rivolgendo il pensiere a ciò, che più da vicino riguarda l'interesse di questo Regno ci sia permesso osservare, che per impedire le aggressioni, e le scorrerie de' Barbareschi contro il traffico della propria bandiera, potrebbe praticarsi il seguente sistema. Una Divisione composta di un vascello, di qualche fregata, e di uno, o due de' piccoli legni sia in *crociera* sulle coste della Barbaria: dall'altra parte una, o due fregate in unione di un proporzionato numero di legni della flottiglia scorrano le coste del Regno, affine di proteggere la navigazione lungo esse. Finalmente qualche fregata e de' legni da corso riuniti potrebbero essere specialmente destinati a proteggere la pesca de' coralli quando ha luogo. La nostra navigazione non offre altri oggetti da essere particolarmente considerati.

Rimane a dire intorno allo stabilimento delle forze marittime, che volendo dare in tempo di guerra delle patenti agli armatori particolari, è utile preparare le cose affinchè le di loro operazioni siano regolate, per quanto bisogni, dalle istruzioni convenevoli del Consiglio conforme a ciò, che si è detto nel Capitolo II. Poichè l'imprudenza, che deriva dall'avidità di predare, la mancanca delle cognizioni necessarie sullo stato de' nemici presso de' rispettivi Capitani, e la propria imperizia dell'arte raffinata, e degli stratagemmi della guerra, possono essere cagione, che questi legni da corso facciano cadere prigionieri con grave pregiudizio dello Stato, buona quantità della migliore marineria. Tale particolarità può indebolire notabilmente il potere delle forze marittime, che forma il principale oggetto delle nostre riflessioni (*i*).

È utile

(*i*) Questo inconveniente è di già avvenuto presso di altre nazioni, che hanno voluto estendere simili movimenti al di là dei giusti limiti. È di necessità innoltre, che il Consiglio vegli molto da vicino sulla condotta particolare dei Capitani, onde prevenire i disordini di simile specie di guerra, la quale mossa dal solo interesse particolare, può ancora dar luogo a molte frodi nocive agl'interessi politici, ed economici dello Stato; e spesso degenera in ladroneccio, che disonora la bandiera nazionale.

Nell'

È utile, che la nostra Marina Militare venga distribuita in più porti, quantunque sia molto limitata, e che tale disposizione possa dar luogo nel principio ad un maggior dispendio per la costruzione necessaria di più arsenali. In appresso però la conservazione, e l'armamento delle forze divengono operazioni più facili, e più economiche; i conti della spesa pel di loro mantenimento possono aversi con maggiore precisione, e sollecitudine; la disciplina, ed il buon ordine vengono meglio conservati in tutta la estensione delle coste; il blocco delle medesime diventa più difficile; i legni mercantili, e da guerra trovano un numero maggiore di punti di appoggio nel bisogno; in ultimo luogo, assegnando delle *distinzioni* alla bandiera di ciascun Ripartimento, si promuove l'emulazione presso dei rispettivi Uffiziali (*j*). La posizione del

Nell'attuale stato delle cose dovrebbero i popoli civilizzati proibire questa specie di guerra, o almeno sempre più accrescerne le restrizioni. La condotta delle mosse militari di qualunque sorta appartiene allo Stato; e la di loro esecuzione a dei soggetti degni di tutta la sua fiducia, animati da soli sentimenti di onore, e di patriottismo. I legni corsali hanno potuto essere vantaggiosi quando le forze marittime delle nazioni erano più limitate, e mancavano di uffiziali forniti della convenevole esperienza per queste operazioni di guerra.

(*j*) Ad oggetto di promuovere vieppiù l'emulazione può assegnarsi una *fiamma di onore* a' Capitani, che si distinguano nelle azioni.

del Regno sembra richiedere un Ripartimento principale nel Golfo di Taranto, ed un secondario sulla costa di Castellammare, dove i lavori ritrovansi di già incominciati (*k*).

La situazione di Taranto esige una speciale attenzione, poichè offre molti vantaggi di rilievo. In fatti la natura del golfo rende più difficile il suo blocco; i legni da guerra possono far vela per l'Adriatico, per l'Arcipelago, e per le acque Meridionali del Regno. Le circostanze locali dello stesso Porto sembrano vantaggiose per la economia delle costruzioni, potendo impiegarsi in esse i legnami della Basilicata, e delle Calabrie; intorno agli altri oggetti per lo stesso fine, possono trarsi nella maggior parte, ed anche a prezzi più convenevoli dai Porti di Trieste, e di Venezia, co' quali abbiamo accennato nel Capitolo IV, che po-

---

Per pegno di esse può altresì darsi alle navi il *nome* degli uffiziali, che acquistino co' di loro servizj una rinomanza, la quale meriti di essere conservata nei fasti della Nazione. Tali onori però dovrebbero conferirsi sempre previo il parere di una Corte Marziale.

(*k*) Abbiamo assegnato Castellammare per vedute di economia, mentre non v'ha nelle attuali circostanze alcun altro porto già preparato all'uopo. Laddove però volessero eseguirsi tutt'i lavori necessarj vi sarebbe quello di Baja, dove i legni ritroverebbero un migliore, e più sicuro ancoraggio; e gli arsenali potrebbero mettersi al sicuro contro le operazioni di un nemico, che ne intentasse l'attacco, e la distruzione.

potrebbero stabilirsi delle relazioni di Commercio molto utili a questo riguardo (*l*). Un porto nella vicinanza della Capitale è necessario, onde avere delle forze a portata di difenderla nel bisogno, e proteggere il grande commercio, che in questa ha luogo. Finalmente i piani di questi porti debbono essere concepiti in modo da potersi ampliare i lavori a misura delle vedute politiche, e delle circostanze dello Stato.

L'importanza del soggetto richiede, che da noi si espongano in generale tutte le più mature riflessioni da farsi prima d' intraprendere tali *stabilimenti*, onde potere con pieno discernimento giudicare della convenienza di quelli, che abbiamo proposti; o di altri che possano essere dise-

(*l*) La bellezza del Porto di Taranto è stata sempre celebrata: Lucio Floro parlando dei fatti del valoroso Cartaginese dice . . . . . *Portuque nobilis tum mirabilis, situ quippe in ipsius maris Adriatici faucibus posita, in omnes terras, in Istriam, Oepirum, Achajam, Africam, Siciliam vela dimittit.*

Si può opporre, che essendo questo porto situato nel seno di un golfo, la sua entrata, ed uscita divengono alquanto difficili ai bastimenti attualmente in uso. I vantaggi però, che si sono enunciati sembrano di maggior peso di questi disvantaggi; dall'altra banda essi neanche sono di tanto rilievo, siccome insegna l' esperienza. Certamente i porti di Cartagena, Cadice, Lisbona, Ferrol, Rochefort, Brest, offrono molte difficoltà tanto per approdarvi, quanto per uscirne; ciò non ostante servono di punti di appoggio a numerose flotte.

disegnati per quest'oggetto. La scelta del di loro sito deve essere in un clima del tutto salùbre; ben disposto per la facile entrata, ed uscita de'legni da guerra d'ogni portata, anche con venti contrarj; sicuro per quanto sia possibile da un bombardamento, e da un colpo di mano; in posizione acconcia per secondare le vedute politiche dello Stato, e facilitare le operazioni, che debbono eseguirsi nelle circostanze di guerra; incomodo, se non del tutto pericoloso, alla *crociera* del nemico nelle sue vicinanze; e favorevole per la economia delle costruzioni. Debbono essere escluse le Capitali, e tutte le Città, nelle quali avvenga un grande concorso di navi mercantili; poichè questo, soprattutto ne'momenti di urgenza, apporta la esorbitanza del prezzo nella mano d'opera, nei materiali, ed in quanto bisogna per l'armamento. Una prodigalità mossa dal particolare interesse dei negozianti aggiugne una più grande difficoltà alla *leva* della Marineria; la rigorosa disciplina, che si richiede nei porti, e nelle rade militari in più occasioni nuoce al traffico reciproco, che fra di loro hanno i legni mercantili in tutte le ore del giorno, e talvolta in quelle della notte; le operazioni meglio concepite spesso vanno a voto, perchè le medesime non possono preparar-

rarsi colla segretezza necessaria (*m*). L'avidità del lucro penetra negli animi di tutti; la disciplina si rilascia, e lo spirito militare si corrompe; la passione del lucro succede all'amor della gloria, ed alla nobile emulazione nell'adempimento de' proprj doveri. I grandi porti di commercio debbono essere soltanto in una proporzionata distanza da Ripartimenti militari; dappoichè possono proccurare una economia nella parte amministrativa.

Le osservazioni fatte dimostrano, che non bisogna determinare la scelta del sito di un porto militare soltanto per vedute economiche nei primi lavori, o nelle prime opere da farvisi; è però di maggiore importanza l'esame del risparmio, che in appresso può conseguirsi, e soprattutto quello dei vantaggi o degl'inconvenienti, che possono esservi nella parte, che riguarda la bontà del servizio. La costruzione interna degli arsenali esige molte cognizioni dell'ordine, che vi si osserva nell'andamento delle operazioni, onde i magazzini de' depositi, e le officine degli artefici vengano distribuiti in modo, che tutto possa essere eseguito colla dovuta sollecitudine, e precisione. CA-

(*m*) Cresce di molto la forza di tali considerazioni se si riflette, che le migliori disposizioni, quando non sono eseguite a tempo, apportano talvolta del danno, anzi che del bene.

CAPITOLO IX.

Osservazioni sull' Amministrazione Marittima in generale.

I principj, che costituiscono la bontà, e la perfezione di un sistema amministrativo possono ridursi a' seguenti: 1.° La perfezione di questo cresce a misura, che sia meno basato sulla integrità degli amministratori, atteso i regolamenti, che guidano il corso delle operazioni. 2.° Il sistema deve procurare la bontà di tutt'i rami del servizio, e conciliare in esso una ragionata economia. 3.° Deve finalmente dimostrare con ogni precisione l'*introito*, ed *esito* avvenuto tanto in danaro, che in materiali. Tralasceremo di far parola di quest'ultimo articolo, poichè ciò appartiene piuttosto ad un regolamento di conteggio, anzi, che all'oggetto principale delle nostre riflessioni (*a*).

I prin-

(*a*) Non v' ha dubbio, che un preciso ordine nei conti sia necessario per far conoscere l' andamento delle operazioni, e mettere in chiaro tutte le irregolarità, che possano avvenire. Non v' ha dubbio parimenti, che quelli bisogna disporli in maniera, che dimostrino distintamente la spesa di tutte le parti del servizio, e che questa debba giustificarsi co' documenti rispettivi. Una distribuzione però molto

I principj stabiliti prescrivono in primo luogo, che niuna delle operazioni amministrative,

molto minuta delle stesse parti, e la moltiplicità dei documenti, che si vogliano esigere inviluppano, e ritardano le operazioni rispettive. Quindi ne segue, che per più lungo tempo rimane ignorata la somma delle spese fatte, sulla quale si può calcolare quella delle operazioni da intraprendersi: le frodi, o le omissioni trovano più lungo asilo nel silenzio: si cammina sempre all'oscuro, quando che dovrebbe aversi nelle mani la fiaccola della verità, che nulla lasciasse sfuggire. Una tale distribuzione cotanto minuta richiede altresì pel suo intrigo nello stabilimento dei conti un più grande numero di persone tutte dotate di molta intelligenza; e malgrado la più grande accortezza, sempre possono avvenire degli errori. Da tutto ciò segue, che nel sistema di conteggiare, bisogna avere in veduta soltanto gli articoli principali fino ad un certo segno, e comprendere in questi gli accessorj; per quello poi riguarda i documenti giustificativi, è da riflettersi, che niun vantaggio apporta di vigilare in grado sommo su di alcuni articoli di poco, o di niun valore, pe' quali può concedersi una proporzionata fiducia a quella probità, che deve supporsi presso gli amministratori rispettivi, senza della quale tutto è inutile. Dall'altra parte è di somma importanza il non moltiplicare lo stesso documento originale in alcuni articoli come gli acquisti; poichè con facilità può derivarne il grave abuso di *doppio impiego* ne' pagamenti

Malgrado le osservazioni premesse, cioè, che la perfezione del sistema cresce a misura, che sia meno basato sulla integrità dei soggetti, i quali amministrano; pure è necessario convenire, che tutte le cose hanno un limite, dove bisogna fermarsi, e che le circostanze soltanto possono stabilire co' rispettivi regolamenti, i quali debbono essere fondati più sull'esperienza, che su' principj speculativi. Il mezzo più efficace per la rettitudine de' conti è sempre quello di prevalersi di persone di nota probità, ed intelligenza; crederemmo parimenti, che nell'ordine de' conti, e nella dimostrazione delle cose fatte debba tollerarsi qualche piccolo difetto, ogni qualvolta ciò possa facilitare il rendimento di quelli senza pregiudizio della di loro esattezza; deve anche prendersi particolarmente di mira, che nella

tive, e molto meno la totalità di esse venga definitivamente discussa da un solo uomo, qualunque sia il posto, che possa occupare (*b*). Laonde trovasi ogni vantaggio per la condotta degli affari di sì fatta indole nella istituzione del Consiglio, e delle Assemblee particolari nei Ripartimenti in conformità di quanto abbiamo insinuato nel Capitolo II. Le enunciate istituzioni non solo proccurano tutta l'avvedutezza, ed equità nel maneggio degl'interessi dello Stato, ma bensì stabiliscono un ordine tale, che quanto si faccia per tale oggetto, venga di continuo vigilato da vicino senza ledere quella delicatezza, che ognuno attacca specialmente alle

---

fine di ogni anno siano stabiliti del tutto in complesso, se non dimostrati minutamente colle forme prescritte, onde conoscere almeno a quest' epoca la somma, di cui lo Stato risulta creditore, o debitore.

Rimane a dire, che nei conti di una Marina Militare debbonsi notare con ogni precisione in un articolo separato tutte le perdite di qualsivoglia natura, che provengono da combattimenti navali, da circostanze imperiose, o da casi fortuiti, dei quali il mare abbonda. Questo metodo insegna a prevedere con maggiore esattezza la quantità della spesa, che può occorrere nelle operazioni da intraprendersi. Nella nota (*d*) del presente capitolo si enunceranno altri motivi non meno interessanti, che prescrivono l'esatto adempimento di tale disposizione.

(*b*) Ciò non deve offendere il decoro di alcuno; e tal' è il sistema seguito da varie Nazioni molto accorte nella guida de' loro interessi, siccome abbiamo avuta occasione di osservare.

alle proprie deliberazioni in questa parte ; nè soffre con piacere, che altri venga a sindacarle (*c*). Cade in acconcio riflettere d' altronde, che lo stabilimento di un Consiglio offre il miglior mezzo d' investigare la condotta dei Capitani a bordo in un ramo, che tanto interessa, come l' economia. Il Consiglio, che si propone è un Corpo morale, a cui ognuno è tenuto di render conto; nè vi è mezzo alcuno da eludere la rettitudine , ed il rigore del giudizio (*d*).

L'am-

(*c*) Ogni qualvolta possa farsi , è sempre vantaggioso di prevenire tali sconvenienze.

(*d*) Intendesi parlare principalmente dei *consumi improvvisi*, i quali sopraggiungono nel corso della navigazione per le avarie, che occorrono. L' esame di tali occorrenze , e del giornale nel tempo stesso procura all'uomo del mestiere i mezzi da formare il giusto criterio tanto della istruzione, e del zelo degli uffiziali per gl'interessi dello Stato ; quanto della qualità de' materiali , che vengono forniti. Non v'ha dubbio , che convenga esaminare se il consumo abbia avuto luogo, ma è più interessante il conoscere se dovea aver luogo l'avaria , che lo ha prodotto . La prima è una quistione di fatto ; la seconda è di principio , ed il suo abuso può cagionare delle conseguenze molto più nocive .

È però necessario riflettere , che nell' esame suddetto bisogna procedere colla dovuta circospezione ; poichè una soverchia critica può scemare nei Capitani il convenevole ardire , che debbono avere alla vela pel sollecito adempimento delle operazioni loro affidate. Un Corpo d' individui , che conosce a fondo il mestiere , e presso del quale l' opinione di un solo non definisce il giudizio, è quello , che può soltanto conservare il giusto equilibrio in simile procedimento ; e fare , che soltanto vengano discussi gli articoli , i quali meritano una positiva considerazione .

L' amministrazione marittima, affinchè sia condotta coll' accortezza, ed intelligenza necessaria, fa d' uopo affidarla ad un Corpo d' individui scelti accuratamente, e versati in tali faccende (*e*). La direzione poi di questo Corpo deve conferirsi ad un uomo fornito dei talenti, e delle cognizioni opportune, onde giudicare degli errori con discernimento, prendere delle misure opportune nelle circostanze, e prevenire gli abusi d' ogni sorta. Volendo ragionare su di questo soggetto con più particolarità, secondo si è da noi accennato nel Capitolo I, gioverà riflettere, che merita a nostro credere la preferenza un Uffiziale militare, che abbia frequentato il corso dei mari, gli arsenali, i cantieri, e che possegga dei talenti, e delle cognizioni amministrative; mentre sono molti i vantaggi, che questi avrebbe a fronte di altri, che fosse soltanto versato nella parte amministrativa (*f*). Imperocchè le lunghe navi-

(*e*) Per l' ammissione degl' individui nel Corpo amministrativo potrebbe praticarsi tutta l' avvertenza così pel vantaggio degl' interessi dello Stato, che pel decoro del Corpo medesimo. Una onesta condizione, e degli ottimi costumi sono delle circostanze affatto necessarie nelle persone disegnate per amministrare, e per la tenuta dei conti.

(*f*) Questi deve cessare di appartenere al Corpo Militare.

navigazioni fanno acquistare quello spirito d'ordine, e di risparmio necessario in tutte le parti del servizio; l'Uffiziale militare conosce la vera, e giudiziosa economia, che può praticarsi in tutte le operazioni da intraprendersi, e la totalità degli oggetti, dei quali può aversi bisogno. Egli comprende, e sa additare le vedute economiche, che possono aver luogo a bordo, senza pregiudicare alla bontà del servizio; egli sa ridurre al di loro vero valore le speculazioni, che sotto lo stesso aspetto si propongono dagli amministratori, e dagl' ingegneri costruttori. Il talento dell'uffiziale militare è assuefatto più d'ogni altro, a calcolare la ragion del tempo, del luogo, delle circostanze e delle quali particolarità deve tenersi più conto nella parte amministrativa, che in tutte le altre. Infine è da notarsi per comprendere l'importanza, e la ragionevolezza del principio, il quale si vuole stabilire, che la *Parte Militare* non deve soggettarsi all' *Amministrativa*, ma all' opposto; e che tutt' i vantaggi di economia sono da rigettarsi, quando possono nuocere al buon andamento della prima, che per la sua indole è il centro, a cui tutte le altre debbono essere dirette.

Il Corpo degli Amministratori per lo contra-

trario è vantaggioso, che sia interamente separato da quello degli uffiziali militari; poichè ciò desta una onorata emulazione nel disimpegno dei proprj doveri, e produce un ordine migliore nel maneggio degl'interessi dello Stato. L'istituzione poi di un Consiglio, che nella sua, riunisca tutte le giurisdizioni, siccome abbiamo proposto, è un mezzo sicuro, onde prevenire i funesti effetti, che nascono dagli urti delle autorità militari colle amministrative, ed i quali in vero spesso rendono il corso delle operazioni lento, e complicato. Deve inoltre notarsi, che il principio stabilito a suo luogo, cioè, che i membri dello stesso Corpo debbansi partecipare a vicenda tutte le di loro disposizioni, è parimenti una molla, che promuove il bene del servizio sotto di ogni aspetto.

Continuando a far l'analisi de'principj enunciati nella introduzione del presente Capitolo, si deduce, che la *compra*, il *ricevimento*, ed il *consumo* sono operazioni, che debbono eseguirsi da persone differenti, ed in certa maniera emule l'una dell'altra in conseguenza della morale garanzia, a cui siano tenute rispettivamente per l'incarico loro affidato. È necessario altresì, che la conservazione degli oggetti ovvero i *depositi* non siano nelle mani

di

di colui, che *consumi*, *compri*, o *riceva*. Quindi il sistema in generale presso di noi può ridursi al seguente:

1.° Tutte le operazioni amministrative si discuteranno in Consiglio.

2.° Le domande dei principali acquisti da fare, e gli appalti di qualunque natura, che si vogliano contrarre, verranno palesati con pubblici atti (*g*).

3.° I contratti rispettivi per le operazioni enunciate nell'articolo precedente, saranno stabiliti dal Consiglio in conformità de' regolamenti in vigore, avendo presenti in questi le osservazioni fatte nella nota (*i*) del Capitolo II. Nel prospetto dei contratti precederanno le considerazioni, che hanno dato luogo alla di loro stipulazione (*h*).

4.° Un

(*g*) Ogni qualvolta si creda convenevole, e le circostanze lo permettano, si spediranno questi nelle Provincie del Regno colla dovuta anticipazione. Nella nota (*h*) che segue verranno sviluppate alcune particolarità relative allo stesso sistema.

(*h*) Il sistema, che si propone per la stipulazione de' contratti nasce dalle riflessioni fatte nel Capitolo I, e da' principj costituzionali del Consiglio. Conviene riflettere inoltre, che uno de' mezzi principali per defraudare l'Erario dello Stato è quello di *vendere a troppo caro prezzo*, ed *ottenere, che tali contratti siano accettati*: ma quando essi vengono affidati ad un' intiera adunanza di persone preggevoli per la di loro intelligenza, e probità, il sospetto finanche di tali abusi deve cessare.

Pel

4.° Un *Consesso* nominato dal Consiglio presederà al ricevimento de' materiali (*i*).

5.° Dopo

Pel caso, in cui non potesse praticarsi il sistema, che si propone attenta l'urgenza del bisogno, dovranno formarsi de' regolamenti all' uopo, serbando i principj generali enunciati per quanto fosse possibile.

È saputo, che nelle offerte sulla candela per l'aggiudicazione degli appalti spesso commettonsi dei monopolj, malgrado il maggiore accorgimento, che possa impiegarsi In tale posizione a noi sembra, che per evitare questo disordine, potrebbe praticarsi il seguente metodo. 1.° Promuovere la concorrenza per quanto sia possibile co'pubblici atti come si è stabilito, da per tutto, dove le circostanze possano facilitare de'competitori. 2.° Ordinare, che questi rimettano le di loro proposizioni suggellate tanto al Ministro, quanto al Consiglio; e prevenirli, che l'appalto sarà concesso al minore offerente. 3.° Fissare il giorno, in cui si debbano conoscere le offerte ricevute, e fare l'aggiudicazione partecipando tutto agl' interessati per mezzo parimenti di pubblici atti.

Laddove le circostanze lo permettano, si faranno due aggiudicazioni, delle quali una *preparatoria*, e l'altra *definitiva*, mettendo a giorno gli offerenti del prezzo, al quale l'appalto è rimasto nella prima aggiudicazione. Finalmente per procedere con pieno discernimento sull'oggetto, e preferire colui, che faccia più vantaggio agli interessi dello Stato, potranno consultarsi per le vie più sicure i prezzi correnti su gli stessi oggetti; a questo riguardo può profittarsi di ciò, che si dice in appresso nella nota (*n*) È parimenti di grande importanza il prendere stretto conto della probità, e dei mezzi degli appaltatori.

(*i*) Oltre del modo enunciato innanzi, gl' interessi dello Stato possono essere defraudati in due altri. 1.° *Ritenere nella consegna una parte de' generi venduti, e de' quali si è ricevuto il prezzo.* 2.° *Consegnare de'generi di cattiva qualità.* Il Consesso stabilito è destinato a prevenire l'uno, e l'altro inconveniente.

Le maggiori frodi negli arsenali ricadono su' generi, che non s'*immettono*, e non su quelli che si *estraggono* furtivamente. Quando poi

5.° Dopo il ricevimento, la stessa adunanza farà la consegna di tutto alle persone incaricate de' depositi.

6.° Gli uffiziali designati per la ricezione dovranno essere ammovibili; si eccettuano quei, che per diritto vi sono chiamati di continuo dalle proprie funzioni.

7.° Gli *esiti*, saranno autorizzati da colui, al quale sono affidati i depositi; e da colui, che deve effettuare il consumo.

8.° Saranno nominati di tempo in tempo degli uffiziali a norma di quanto si è stabilito nel Capitolo II. per esaminare lo stato degli arsenali, e di tutt' i depositi nei magazzini.

9.° I conti saranno stabiliti nei Ripartimenti mese per mese, e rimessi al Consiglio nella stessa guisa. Questo alla fine di ogni anno, siccome abbiamo detto a suo luogo stabi-

---

poi non v'ha la più grande accortezza nell'ordine de' conti, i difetti nell'introito possono essere mascherati nell'esito.

Le estrazioni clandestine hanno luogo con minor frequenza negli arsenali, che nei depositi de' materiali di *rispetto* a bordo dei legni da guerra. In questi depositi può dubitarsi eziandio con fondamento, che spesso avvenga il cambio illecito di un genere buono per un altro di cattiva qualità della stessa specie.

Finalmente non sapremmo raccomandare abbastanza l'attenzione da impiegarsi nella scelta degli uffiziali pel ricevimento de' materiali.

bilirà il conto generale, e lo passerà nelle mani del Ministro. Dal Ministro sarà finalmente sottomesso alla Regia Corte (*j*).

Prima di passare oltre gioverà osservare, che se attentamente si rifletta sulle funzioni assegnate a' rispettivi membri del Consiglio nel Capitolo II., si rileverà di essersi avuta in mira l' applicazione de' principj enunciati, cioè, che la compra, il ricevimento, ed il consumo non siano sotto l' autorità di un solo Capo; nè i depositi sotto quella di colui, che acquisti, che introiti, o che usi de' materiali. Si è procurato benanche, che il progredimento di tali operazioni venga affidato a persone, che debbono stabilire fra esse un reciproco contraregistro, pel di loro particolare interesse nell' esatto adempimento de' proprj doveri in quella parte del servizio, di cui entrano ad essere mallevadori. Infine spingendo forse troppo oltre le considerazioni di diffidenza (ma ciò soltanto pel vantaggio del pubblico interesse, al quale il riguardo dovuto ad ogni altra persona è subordinato) si è da noi ri-

(*j*) I conti debbono stabilirsi prima nei Ripartimenti, poichè in niuna parte può ciò eseguirsi con maggiore precisione, e sollecitudine come sulla faccia del luogo.

riflettuto nella formazione del Consiglio, e nello stabilimento degli attributi de' suoi Membri, che era necessario di accoppiarvi degli *Onorarj*, i quali abbiano soltanto voce nelle deliberazioni senza prendere parte nel di loro adempimento. Quindi il censore più austero, e quale appunto deve essere colui, che discuta le basi di un sistema amministrativo, rimarrà convinto, che l'istituzione del Consiglio anche sotto di questo aspetto sia del tutto uniforme co' principj più scrupolosi, che possono cadere in mente per assicurare gl'interessi dello Stato.

Il provvedimento dei Porti, e degli Arsenali, e la fissazione degli acquisti, e degli appalti richiedono molte cognizioni confacenti, onde far sì, che i depositi non manchino del bisognevole, e'l servizio possa avere la regolarità, e la speditezza, che conviene. Presso il Consiglio concorre naturalmente tutta l'intelligenza del mestiere, e tutta la cognizione delle circostanze per calcolare la natura, la quantità, e benanche i locali dei depositi. Il Consiglio in se concentra tutta l'autorità necessaria per accelerare l'andamento delle operazioni tanto pei principj stabiliti nel Capitolo II., quanto per quelli, che in questo si sono da noi insinuati. Alla medesima Adunanza può essere però tal-

volta necessario il parere di persone intelligenti nella parte speculativa degli acquisti, soprattutto quando trattasi di casi difficili. Nel convenire di questa verità diciamo, che lo stesso oggetto debba essere adempito per la via più sicura, e lungi quanto più sia possibile dalla funesta influenza del privato interesse.

Da ciò nasce, che converrebbe autorizzare il Consiglio a chiamare nelle sue sedute relative agli acquisti (quando lo creda opportuno, o che l' indole, e la segretezza delle operazioni non lo escluda) due, o più *assessori*, che siano persone versate nel Commercio in generale, e negli affari marittimi in particolare (*k*). Ad oggetto di fomentare presso delle medesime un dovuto sentimento per lo vantaggio degli interessi dello Stato, potranno loro concedersi, mentre servano questo, delle onorificenze temporanee. In niun caso però dovranno i di loro privati interessi prendere parte nelle operazioni da farsi (*l*). Per regolare gli acquisti, e gli appalti

(*k*) Nel giornale delle sedute dovrà notarsi il parere degli *assessori* quando abbia avuto luogo. I medesimi funzionarj dovranno essere prescelti fra le case di commercio più forti della Nazione, e fra quelle, che siano nella residenza del Consiglio.

(*l*) Gl' impieghi di *assessori* potranno essere al principio ammovibili: saranno in seguito dichiarati fissi quando coloro, che li esercitino avranno prestati de' servizj sufficienti, e praticate le stesse funzioni per un determinato numero di anni a tenore de' regolamenti da stabilirsi sull' oggetto.

appalti rispettivi con ogni accuratezza, e co' principj necessarj di economia, potrà avere parimenti il Consiglio una corrispondenza per tal fine autorizzata da' regolamenti co' differenti Comuni del Regno, onde conoscere non solo lo stato, ed i prezzi di tutt' i materiali necessarj pel servizio della Marina, ma benanche i negozianti, ed i possessori di maggior fama, che ne possono fornire (*m*).

Intorno a' vantaggi, i quali possono farsi dallo Stato, conviene osservare parimenti con attenzione, che per ottenere gli acquisti a condizioni più favorevoli, bisogna 1.° effettuare le compre quando i generi siano in maggiore abbondanza, e con prudente anticipazione al bisogno:

(*m*) Per ottenere questi schiarimenti opiniamo, che tanto nei Capi di Distretto, quanto nelle Città principali, converrebbe istituire delle *Camere*, o *Giunte di avviso* composte di alcune autorità comunali, come a dire i Sindaci, e gli Eletti; e di altre persone intelligenti preacelte fra' più probi cittadini. A queste *Camere* potrebbero benanche associarsi de' possidenti, o de' negozianti di maggior nome approvati dal Governo. Le vendite, o contratti privati, le operazioni della piazza, ed altre simili particolarità, potranno suggerire le basi, sulle quali il Consiglio dovrà stabilire le sue operazioni.

Le stesse Camere possono soddisfare ad un oggetto di somma utilità pel commercio interno della Nazione. Da queste possono aversi delle notizie, e delle osservazioni importanti per ben dirigere gli affari di pubblico interesse.

gno: 2.° impiegare tutt'i mezzi, onde accrescere il concorso dei venditori. Quando tali misure si trascurino, e vogliansi mantenere delle forze, le quali per così dire sussistono alla giornata, non può darsi alle operazioni l'economia, che si richiede. Nel bisogno, e soprattutto quando a questo si accoppia la fretta, si cade per l'una, e l'altra ragione nelle mani degli usuraj, e della gente di mala fede, dalle quali particolarità ognuno comprende i danni, che derivano. Essi d'altronde possono giugnere al più alto grado di considerazione; poichè nelle circostanze suddette i legni vengono male armati, donde segue, che anche le operazioni le più limitate hanno spesso un esito funesto. Le navi da guerra sono tanti corpi organizzati, la forza fisica delle quali dipende dal modo in cui vengono armate, nè possono provvedere a' loro bisogni da per tutto, come avviene alle Armate di terra (*n*).

Terminiamo le nostre riflessioni sul soggetto del presente capitolo facendo osservare, che

(*n*) Se alcune penose circostanze, che le più sagge, ed accorte disposizioni non possono prevenire, obblighino a dover ritardare i pagamenti, cooviene sempre fissare ad essi un termine proporzionato, e soddisfarli all'epoca stabilita. L'incertezza in questa parte è la più nociva agl'interessi del Governo.

che l'avvedutezza, e l'ordine nel sistema amministrativo, e di conteggio, sono i mezzi per giugnere a conoscere la relazione che passa fra il servizio, che prestano, e la spesa, che apportano i differenti navigli; ovvero i mezzi da calcolare i di loro vantaggi, e disvantaggi per la *navigazione*, la *guerra*, e la *economia*. Ad oggetto poi di conseguire il fine divisato, converrebbe stabilire la più minuta ispezione sullo stato di essi quando escono, e quando ritornano da campagna; ed ordinare le cose non solo in modo, che facciano conoscere con ogni precisione i guasti avvenuti, come dicemmo, ma benanche le somme necessarie pel di loro risarcimento.

Dall'altra parte fa d'uopo considerare, che il solo rendimento dei conti nella forma, che si pratica per l'ordinario, tende a giustificare le quistioni di fatto: nulla serve però a far conoscere l'intelligenza, e l'attività di coloro, i quali hanno condotte le operazioni amministrative; ed a rettificare se occorre i principj del sistema a questo riguardo. Su tal proposito conviene richiamare alla memoria, che la perfezione di esso deve procurare la bontà del servizio, e riunirvi una ragionata economia: quindi nel rendimento dei conti deve dimostrarsi di avere adempito

ad ambedue queste parti per quanto le circostanze lo hanno permesso. Senza di ciò, quelli daranno a divedere soltanto la rettitudine delle operazioni di conteggio, ma non l'intelligenza di un amministratore, la qual cosa è il solo mezzo, che apre allo Stato una via sicura di collocare in posto coloro, che ne sono degni, e di assicurare il più accorto maneggio de' proprj interessi. Il Consiglio marittimo adunque nel rendere il suo conto alla fine di ogni anno, dovrà riferire minutamente sull'oggetto, di cui si ragiona.

Nel suo rapporto, potranno essere particolarizzati i seguenti articoli. 1.° Tutt' i movimenti avvenuti nelle forze marittime. 2.° Tutti i lavori, che si sono eseguiti negli arsenali. 3.° Tutte le operazioni amministrative per gli oggetti enunciati, e le considerazioni fatte nel di loro stabilimento. 4.° La differenza della spesa, occorsa in paragone di quella dell' anno antecedente. 5.° Se questa differenza debba attribuirsi alla specie dei movimenti delle forze, e dei lavori messi ad effetto; ovvero ad altri particolari accidenti, come al differente costo dei materiali, della mano d'opera, delle munizioni da guerra, e delle vittovaglie. 6.° Se il divario medesimo sia derivato dalle circostanze

dei

dei tempi in generale, o da quelle dello Stato in particolare per i grandi bisogni avvenuti, e la poca quantità dei mezzi avuti per provvedervi. 7.° Infine le modificazioni, che siano necessarie ne' regolamenti per ottenere la bontà, e l'economia del servizio. La ricerca dell'epoca, nella quale il sistema amministrativo sia stato meglio concepito in tutte le sue parti, dipende dall'esame delle dette particolarità; e non dal confronto della sola spesa, alla quale per lo più si fa tutta l'attenzione. Giova altresì riflettere, che le sole teorie speculative, in questa parte specialmente, non possono somministrare al Governo i lumi necessarj per dirigere con avvedutezza le sue operazioni, e bilanciarle co' proprj mezzi da eseguirle. Quindi è necessario discutere le cose fatte, e cavar da queste le congetture, e le regole per quelle, che s'intraprendono a fare.

Queste nostre riflessioni sembreranno talvolta troppo minute; anche noi ne siamo persuasi. Ma ripetiamo quello, che esponemmo al principio, che il nostro scopo è d'indicare fino a qual segno sarebbe vantaggioso di giugnere. Ognuno poi si fermerà nella pratica dove creda, che la medesima possa pervenire, mettendo a calcolo tutte le circostanze di tempo, di luogo, e di operazioni. CA-

CAPITOLO X.

Osservazioni su gli appalti in generale.

Dopo di avere esaminati colla brevità, che permette la natura di questo piccolo saggio, i principj, su dei quali poggia il sistema, che in verità può dirsi *ammistrativo*, attenta l'indole di tutte le operazioni, che lo riguardano, conviene rivolgere l' attenzione ad un secondo modo di amministrare, per mezzo d' *intraprese*, o *appalti*.

Gli appalti nell' ordine naturale delle cose non sono tanto vantaggiosi a colui, che li propone, quanto a colui, che li accetta; essi costituiscono un sistema, che in se racchiude un conflitto fra gl'interessi dello Stato, e quelli dei particolari, nel quale il primo spesso succombe. Queste operazioni a nostro credere divengono soltanto necessarie nella complicazione, e nella urgenza degli affari, sì per diminuire le cure del Governo, che per regolare gl'interessi del medesimo su di basi più sicure, e determinate; le quali considerazioni sono d'importanza somma nella posizione enunciata. Ma la complicazione, e l'urgenza degli affari non possono deter-

determinare alla deferenza per un sistema in generale.

Che se pure gli appalti si volessero adottare come un particolare espediente, ed una eccezione alla regola, non si dovrebbe meno considerare la posizione delle cose onde prevenire gl' inconvenienti, che vi sono annessi. Poichè non è sempre possibile di combinare l'andamento, e la durata di tali intraprese in un modo uniforme; per la qual cosa potrebbe avvenire, che il di loro tempo spirasse, e che non vi fosse altri, il quale volesse continuarle, anche a costo di qualche sacrifizio da parte dello Stato. In questo caso, dovendo istantaneamente cambiarsi l' ordine del servizio, ed affidarsi tutto alle cure del Governo, possono avvenire dei disordini molto nocivi al pubblico erario, ed all' esito delle operazioni.

È di bene l' osservare eziandio, che se gli appaltatori possono avere talvolta i talenti, ed i mezzi da fare delle speculazioni vantaggiose, proccurano essi, che ridondino del tutto a proprio favore, e non mai a pro dello Stato; anzi cercano tutte le vie, e vigorosamente si sforzano, onde far sentire al medesimo continue, e dolorose lagnanze su de' contratti stipulati. Dall' altra parte se in questo sistema si ottiene qual-

qualche economia, essa poggia sovente se non sempre, sulla negligenza della bontà del servizio, al quale inconveniente con difficoltà può presentarsi argine da per ogni dove (*a*). Il sistema degli appalti è maggiormente nocivo quando si tratti di oggetti, nei quali entrino le arti non ancora perfezionate presso la nazione. Imperocchè l'avidità degli speculatori impiega sempre gli artefici di minore intelligenza, ed eccita la fretta nei lavori oltre i limiti, che convengono; tali cose poi promuovono l'imperfezione, e fanno che l'opera sia di niun valore. Possono soltanto esservi de' casi particolari, dei quali parleremo in appresso.

Al sistema degli appalti si attribuisce il vantaggio, che lo Stato viene meno premurato nei pagamenti, e può nel bisogno soddisfarli con

(*a*) La vigilanza amministrativa in questa parte può giugnere fino ad un termine, oltre del quale diviene onerosa sì pel grande numero delle persone, che bisogna impiegare, come per la complicazione, che ne segue nel corso del servizio. Dall'altra parte si comprende, che è più svantaggioso svellere per quanto sia possibile le radici del male, anzi che riparare in seguito i guasti, che questo possa produrre.

Alcuni disordini possono ora soltanto accennarsi; il discuterli in tutta la estensione spetta a coloro, che sono incaricati dei rispettivi regolamenti, onde assicurare ad un tempo medesimo la bontà del servizio, la necessaria celerità nell'andamento delle operazioni, e la economia negl'interessi dello Stato.

con qualche ritardo per le somministrazioni in credito, che spesso si praticano dagli appaltatori. Su di questo proposito conviene riflettere, che tali somministrazioni si fanno per verità da possidenti, i quali si contentano di ricevere la fede del prezzo dei di loro generi dagli appaltatori quando essi godono della dovuta opinione; e spesso, anzi sempre avviene, che i primi sono soddisfatti del di loro avere dagli altri, allorchè hanno luogo i pagamenti del Governo, al quale si attribuisce l' impossibilità de' medesimi. A buon conto gli appaltatori nelle di loro anticipazioni prestano al Governo soltanto il nome per garanzia a favore dei particolari proprietarj. Gioverà dall'altra banda considerare, che se questi forniscono in credito, ne riscuotono sempre un interesse proporzionato compreso nel valore dei generi, e convenuto nella stipulazione de' di loro contratti.

Da tali antecedenti segue per conseguenza, che ogni qualvolta lo Stato consolidi gli averi de' suoi creditori, e adempia i pagamenti alla scadenza convenuta, avrà nel bisogno tutte le somministrazioni necessarie in credito parimenti dagli stessi proprietarj. Egli risparmierà presso di costoro in gran parte l' interesse, che soddisfa agli appaltatori; poichè le speculazioni,

ni, e le circostanze degli uni, e degli altri sono molto differenti. In buona analisi la proposizione asserita a favore degli appalti, fa fede, che i particolari possidenti hanno maggior fiducia negli appaltatori del Governo, che nel Governo medesimo. Tali circostanze però non sono ragioni, le quali debbano determinare a credere, che gli appalti offrono in loro stessi, un sistema amministrativo vantaggioso nell' ordine regolare delle cose; e nel quale bisogna supporre, che il credito presso lo Stato sia della maggiore eccezione possibile, e che questo possegga i mezzi da soddisfare al bisogno. Tal'è la posizione, e tale l'aspetto, sotto di cui deve esaminarsi il sistema amministrativo degli appalti nella sua piena estensione.

Vero è, che può ottenersi qualche dilazione al pagamento delle derrate, quando hassi a fare con appaltatori ricchi di capitali, o di generi; ma questi vantaggi oltre di essere sempre molto dispendiosi per lo Stato, possono soltanto aver luogo presso le grandi nazioni, dove il genio speculatore riunisce in società i privati cittadini per lo stesso fine. E si aggiunga che non mai il Governo deve profittarne a segno di trascurare l'apprestamento delle somme necessarie per eseguire i suoi progetti. I bisogni cre-

crescono sempre a misura della grandezza delle stesse nazioni, e la fiducia negli appaltatori non offre sempre un mezzo per supplirvi. Tralasciando però di vieppiù esaminare la quistione in generale, e rivolgendo il pensiere alla nostra particolare posizione, ci sia permesso domandare, quale appaltatore possiede presso di noi dei capitali per soddisfare a' bisogni dello Stato? Vi sono delle grandi compagnie, su' mezzi delle quali il Governo può contare per qualche proporzionata dilazione, concedendo loro il prezzo di un moderato interesse? Posto, che vi siano tali privati appaltatori, o tali compagnie, che abbiano i corrispondenti capitali, vorranno impiegarli tutti in un affare di simile natura? Quindi si concepisce con ogni chiarezza, che il vantaggio delle somministrazioni in credito sia di niun fondamento presso di noi onde preferire il sistema degli appalti.

Allo stesso sistema si assegna un altro vantaggio, che merita per verità qualche considerazione. Questo è, che un appaltatore può praticare negli acquisti tutta la speditezza, e profittare delle circostanze favorevoli ad ogni istante, donde può seguire una economia, di cui parimenti il Governo sia a parte; tale profitto però non è di tanta importanza, quanta ne vo-

vogliono supporre gli apologisti degli appalti. In fatti abbiamo già osservato, che i provveditori vogliono tutto per loro stessi; nè mancano di mezzi per conseguirlo, e nascondere il vero stato delle cose, malgrado la massima avvedutezza degli amministratori. D' altronde è da notarsi, che la speditezza, della quale si ragiona, può riguardare soltanto alcuni acquisti di poca importanza, che sopraggiungono con maggiore frequenza; ma non i grandi oggetti, a' quali sono specialmente dirette le nostre riflessioni. Quindi l'accennato vantaggio non deve considerarsi come un principio, su di cui fondare quello del sistema in generale. Restrignendosi nella sfera della sua influenza è cosa naturale il conchiudere, che gli appalti possono talvolta essere vantaggiosi nelle frequenti operazioni di poco rilievo; anche perchè in queste il servizio non può ricevere alcun nocumento di conseguenza. In fine cade in acconcio riflettere, che il vantaggio della speditezza, della quale si ragiona fa sentire l'importanza della semplicità nei regolamenti amministrativi per quanto fia possibile; della grande attenzione da impiegare nella scelta dei soggetti, onde siano attivi, ed intelligenti; e della necessità di concedere una dovuta estensione alle fa-

facoltà dei Capi di servizio ne' minuti articoli, come altrove abbiamo detto. In questa guisa può soltanto ottenersi un corso spedito nelle operazioni amministrative.

Due altri vantaggi si attribuiscono agli appalti: uno è quello di economizzare la spesa delle persone necessarie per lo servizio dell' amministrazione; l' altro è quello di facilitare lo stabilimento de' conti. Questi vantaggi ancora, parlando in generale, possono essere di qualche peso nelle operazioni di poco rilievo. In fatti il mantenimento delle persone fa crescere di molto nella cumulazione delle spese l'importo degli oggetti, qualora si tratti di affari poco importanti: le minute operazioni sono benanche quelle, che più intrigano l'ordinamento dei conti tanto per la di loro moltiplicità, quanto perchè riesce assai difficile il documentare tutti gli accidenti, da' quali sono spesso accompagnate; ovvero la distinzione di tutti gli articoli della spesa, che ha avuto luogo. Non così avviene nelle grandi operazioni, poichè in queste l' accrescimento del costo, che può dare ai diversi oggetti il mantenimento delle stesse persone, diviene di molto poca importanza. Le grandi operazioni sono per lo più esenti da minute particolarità, onde non v'ha alcuno intri-

trigo nello stabilimento dei di loro conti ; e se ciò avviene , l'importanza del soggetto esclude ogni altra considerazione . Può conchiudersi adunque come di sopra , che gli appalti possono convenire nelle operazioni poco importanti. La pratica altronde di tal sistema in simili circostanze non urta i principj generali , che da noi si sostengono , ed i quali riguardano da vicino i grandi oggetti amministrativi, siccome abbiamo più volte osservato.

Qualora poi si risponda, che gli oggetti d'importanza possono suddividersi, onde agevolare lo stabilimento degli appalti , è facile comprendere , che operando in tal modo , spesso può mancare l' armonia necessaria nell' andamento delle operazioni ; e che queste ora per una ragione , ed ora per un' altra , possono rimanere interrotte , malgrado tutta l' accortezza di coloro, che sono alla testa degli affari. Si comprende ancora , che il difetto di tale armonia è sempre nociva alla bontà del servizio , ed alla sua economia. Alle riflessioni fatte si aggiugne quella, che la sola pratica del sistema amministrativo può fornire allo Stato degli accorti Amministratori , dei quali ha sempre bisogno ; e che ciò non si otterrà giammai col sistema degli appalti. Questo sembra un oggetto

getto, che meriti di essere esaminato colla massima accuratezza; poichè le vedute della vera economia possono soltanto indagarsi da' buoni amministratori, e non mai dagli appaltatori, agl' interessi de' quali ciò sarebbe contrario.

Per nulla omettere su di un articolo, che tanto importa, e prendendo in considerazione i casi particolari, che innanzi abbiamo esposti, fa d' uopo aver presente, che quando sia necessario, o vogliansi per elezione stabilire degli appalti, debbano essi darsi a persone non solo ricche di capitali, ma versate nelle faccende di questa specie. Bisogna altresì aver cura, che l'appalto non sia formato per trasferirsi come un oggetto di vendita dall'uno all'altro provveditore per particolare interesse, siccome spesso accade con *grande discapito della sicurezza*, *e bontà del servizio*; poichè cresce in questa guisa il numero delle persone, che debbono lucrare. Dall'altra parte è da notarsi, che gli appalti hanno in loro stessi un indizio caratteristico per conoscere la circospezione da usarsi quando si trattino. Esso consiste nell' esaminare, se l' oggetto, per cui si stabiliscono, possa dall' appaltatore vendersi ad altri, qualora venga rifiutato dal Governo; poichè è chiaro, che nel caso contrario, egli debba dare la sua

opera a più caro prezzo, e spesso più del dovere. In ultimo luogo gli appalti di qualunque condizione debbono essere rinnovati di tempo in tempo secondo la di loro natura; e, se sia possibile, con persone differenti. Un tal sistema promuove l'emulazione, e previene, che gli appalti diventino in certo modo la proprietà esclusiva di pochi privati individui con notabile aggravio degl'interessi dello Stato (*b*).

CA-

(*b*) Sebbene siasi detto fin dal principio, che le nostre riflessioni non sono dirette allo stabilimento di un sistema di conteggio, pur tuttavia a noi sembra necessario di far riflettere, che le operazioni rispettive di un appaltatore, non possono giammai avere quel minuto ordine, che può eseguirsi da un Corpo d'impiegati dello Stato, onde distinguere con ogni precisione il progredimento, e la spesa di tutte le particolarità, che occorrono nelle differenti parti del servizio, della qual cosa abbiamo dimostrata tutta l'importanza

CAPITOLO XI.

Osservazioni sugli appalti per le Vittovaglie, e le Costruzioni in particolare.

La buona qualità del vitto riguarda tanto l'esistenza, quanto la conservazione dell'individuo, e proccura allo Stato l'affezione di tutti coloro, che lo servono. Quindi è da evitarsi, che la sorgente di tali importanti proprietà sia in qualche maniera in opposizione coll'interesse particolare di un appaltatore. Tutte le diligenze, che si possono impiegare ad oggetto di prevenire gli abusi in questa parte, non sono sufficienti, secondo dimostra l'esperienza (*a*). D'altronde non v' ha dubbio alcuno, che l' affezione dei suoi difensori giovi allo Stato molto più, che qualche risparmio, se pure questo si giunga ad ottenere.

Gli appalti nelle vittovaglie spingono innanzi l'irregolarità del servizio, ed il commercio illecito della *ricompra*, che da quella trae la sua vera origine, quando vogliasi ragionare di

(*a*) Non può mai encomiarsi abbastanza la pratica usata, che il Governo somministri i grani, o le farine; abbenchè l'ammassamento del pane, e del biscotto facciasi talvolta per appalto.

buona fede ; nè vi sono mezzi bastevoli per impedirlo , siccome è noto a coloro , che conoscono l' andamento di tali faccende : anzi la ricompra costituisce una particolare circostanza , a cui l' amministratore deve rivolgere la sua attenzione nello stabilimento dei contratti (*b*). Il sistema degli appalti per le provvisioni da bocca è sommamente nocivo ne' casi di urgenza , che spesso avvengono nelle operazioni marittime , e ne' quali diviene impossibile esaminare minutamente la quantità , e qualità dei generi , che si ricevono. Dall' altra banda i diversi accidenti , che possono darsi nella navigazione , e quella irregolarità , che essi apportano alla pratica de' regolamenti , offrono de' modi sicuri a' *Commessi* incaricati del deposito , e della distribuzione degli stessi generi , onde mettere in salvo i di loro interessi , e quelli degli appaltatori , con pieno disavanzo di coloro , che percepiscono tale alimento (*c*) . Vero è , che tanto

(*b*) La ricompra , tutto ben ponderato , può a creder nostro tollerarsi fino ad un certo segno , per profittare de' suoi vantaggi colla massima circospezione : non deve però mai autorizzarsi , per non mettere la frode sotto il patrocinio della legge .

(*c*) La propria esperienza ci ha insegnato , che in queste cose bisogna lasciare da parte le teorie speculative , che spesso dimostrano di potersi facilmente prevenire alcuni disordini , ma è necessario attenersi ai fatti , che comprovano il contrario .

tanto il commercio illecito della ricompra, quanto le altre frodi possono effettuarsi eziandio, allorchè il servizio si fa per conto diretto dello Stato; ma in tal caso queste irregolarità non debbono riguardarsi quali conseguenze immediate dell'indole del sistema; esse sono accidentali, e per tal ragione molto più facili a prevenirsi. Quando un oggetto si compra per conto diretto del Governo, svanisce il naturale conflitto d'interessi, del quale si ragiona; e da ciò derivano conseguenze più favorevoli intorno alla esatta somministrazione del necessario alimento, la qual cosa sembra doversi in prima considerare. Inoltre esso acquista su' magazzini di sua pertinenza, e su de' loro custodi un dominio più diretto, onde poter verificare opportunamente la vera condizione di tutte le derrate, e punire i colpevoli. Se poi i magazzini sono in potere de' provveditori, non possono loro vietarsi alcuni privati maneggi, quando non rechino danno allo Stato, e siano convenevoli a' di loro particolari interessi; laonde riesce più complicata, e difficile la detta verificazione in tutte le sue parti (*d*).

(*d*) Egli è necessario, che lo Stato impieghi tutte le sue cure per riunire, e bene ordinare i proprj magazzini, onde vigilare agevolmente

In fine bisogna convenire, che gli ordini per l'ammassamento delle provvisioni fanno in certo modo congetturare talvolta ciò, che si vuole intraprendere; lo che può molto nuocere al segreto. È questo nel tempo stesso un inconveniente, che deve con maggiore attenzione prevenirsi nei movimenti marittimi, la speciale importanza dei quali nasce, come si è detto, dalla pronta sorpresa, che possono fare al commercio del nemico. Quindi non solo bisogna eseguirli colla massima sollecitudine, ma bensì occultarne i preparativi per quanto sia possibile; tale dev' essere l' arte degli agenti del Governo in ciò, che da loro dipende. Questa riu-

---

mente su di ogni sorta di disordine. Questa riunione, e questo necessario ordine procurano una grande economia nel numero degli impiegati per la custodia, e pel servizio corrispondente, la quale circostanza deve aversi specialmente in vedata non tanto per la diminuzione della spesa allo stesso riguardo, quanto perchè è molto difficile la scelta degl'individui, che debbano esercitare tali cariche.

Conviene del pari stabilire, che i legni da guerra nella di loro entrata, ed uscita dai porti facciano conoscere le rispettive quantità de' diversi generi, che sono in dispensa, ed il numero delle razioni, che formano. Un tal sistema, e la oculare ispezione di tempo in tempo da praticarsi a bordo, sono dei mezzi efficaci per conoscere lo stato di quelli depositi, ed ottenere, che i conti siano sempre in corrente. Può ancora venirsi in cognizione, se vi sia il fraudolento commercio, che nasce dal non avere a bordo il completo della gente, e che a vero dire è quello, che innanzi abbiamo accennato sotto il nome di ricompra.

riunione di commestibili è presso di noi di grande necessità, onde scansare il grave rischio di non essere pronti quando bisogni; nelle quali circostanze i magazzini del Commercio non offrono alcun mezzo per provvedervi. Poichè la piccolezza del traffico della nostra Marina mercantile porta seco per conseguenza, che ognuno trascura di avere in ogni tempo dei grandi depositi di tutti gli oggetti necessarj pel sostentamento della marineria a bordo (*e*).

 Rimane

(e) Dopo le attuali coosiderazioni, e quanto da noi si è detto ne' due capitoli precedenti può conchindersi, che nell'ordine regolare delle cose, i grandi acquisti di vittovaglie pel servizio della Marioa, il di loro deposito negli arsenali, la somministrazione a' legni da guerra pel sostegno delle rispettive ciurme, la distribuzione della *razione* alla marioeria alloggiata a terra, o applicata al lavoro del mestiere; e tutte le altre operazioni, che vaono comprese nel servizio amministrativo, debbono farsi ne' grandi Porti (come quello della Capitale presso di ooi) direttamente da Fnozionarj del Goveroo, serbando la pratica de' principj generali proposti allo stesso riguardo: può soltanto eccettuarsi l'ammassamento del pane, e del biscotto ed eseguirlo per mezzo di particolari appalti. Questi poi sembra, che si possano adottare in tutta la di loro estensiooe, ne' porti dove i movimenti marittimi siano di poco rilievo. Fioalmeote dalle osservazioni fatte può dedursi, che sarebbe vantaggiosa la pratica degli appalti in ciò, che riguarda la conservaziooe de' viveri a bordo, e la di loro distribuzione giornaliera alle ciurme; dovendo gli appaltatori corrispondere di tutte le mancanze, che per questa cagione, o per qualunque altra, possono avvenire alle derrate: e di tutte le avarie, tranne alcuni particolari accidenti, come il naufragio, l'incendio, e la caduta nelle mani del nemico.

L'or-

Rimane a ragionarsi degli appalti, che riguardano le costruzioni, e dei quali abbiamo cre-

---

L'ordine delle cose, che si propone, assicura il servizio in ogni tempo, proporziona con più facilità l' uso de' buoni alimenti; tutte le parti delle grandi operazioni possono essere meglio combinate insieme sotto la direzione immediata degli amministratori del Governo; essi possono acquistare i lumi, e l'esperienza necessaria onde fargli presente, quello, che sia più convenevole all'esatto adempimento di questa parte dell'servizio, ed a' principj di economia, che vi si possano accoppiare. Le piccole operazioni a le più intrigate, fra le quali l'ammassamento del pane, e del biscotto, vengono affidate agli appaltatori ad oggetto di facilitarne lo stabilimento de' conti senza, che abbiasi a temere danno alcuno nella bontà del servizio, o negl' interessi dello Stato. In ultimo luogo il somministrare a' legni da guerra i viveri da' proprj magazzini assicura la buona condizione di quelli, che s'imbarcano, della qual cosa si è dimostrata tutta l'importanza per li grandi rischi, che corrono i legni nella di loro mancanza; e perchè non possono farne acquisto senza di un grande ritardamento nel corso delle operazioni.

La conservazione de' viveri a bordo, e la di loro distribuzione giornaliera per appalto, se a primo aspetto sembrano più dispendiose per le indennità da accordarsi agli appaltatori, pure i vantaggi, che ne derivano, compensano largamente questa spesa. Le dette condizioni obbligano all'appaltatore di vigilare per proprio interesse sulla condizione de'viveri, che riceve, e ad impiegare la maggiore accortezza sulla buona tennta di queste provvisioni a bordo. Lo Stato più non deve rimborsare a proprie spese le omissioni in questa parte del servizio; esso viene esonerato dalle domande abusive di supplimento delle perdite, che si fanno derivare da questa operazione; infine si facilita il conto di ogni legno armato. I rispettivi uffiziali hanno tutt' i mezzi per allontanare ogni fraudolento maneggio, che possa ledere la bontà del servizio, e gl' interessi del Governo: questo può eziandio, quando lo creda opportuno, prendere le convenevoli misure, affine di venire in chiaro della vera condizione di tali fatti a bordo de' suoi legni da guerra,

È van-

creduto convenevole far parola, abbenchè siamo molto lungi dal credere, che tali operazioni siano confacenti alle nostre circostanze, siccome da noi si osserverà in appresso. Sono però sempre vantaggiose le cognizioni di taluni principj generali, per discutere sennatamente quanto vedesi praticato dalle altre Nazioni sul soggetto medesimo, e per non imitarle senza di una ragione sufficiente.

Siamo intimamente persuasi, che non va senza esempio il vedere affidate le costruzioni navali a contratti particolari; non mai però per vedute di economia. Per convincersi di questa verità, è utile rivolgere lo sguardo alla Gran Bret-

---

È vantaggioso procurare, che la *razione* a bordo di questi si componga de' medesimi cibi, che usa la marina mercantile, proporzionandone la quantità alla durezza del lavoro, ed all' indefesso servizio, che si presta su' medesimi legni. La buona conservazione, ed il dovuto risparmio di tali provvisioni vengono comprovati dalla esperienza; il di loro acquisto può del pari praticarsi con maggiore sollecitudine del bisogno, per la ragione, che sempre ve n' ha maggiore abbondanza. Convieue non ostante aver presente, che sempre è necessaria una proporzionata varietà nel cibo, onde allettare la marineria, che d'altronde soffre ogni sorta di privazione, restringendosi però sempre a' cibi, che possono ottenersi con maggiore facilità, ed economia.

In ultimo luogo è da osservarsi, che le condizioni degli appalti per le vittovaglie possonsi rinnovare in ogni *raccolta* nelle campagne per quello riguarda i piccoli approvisionamenti. Intorno a quelli di grande rilievo sembra più convenevole stabilirli almeno per un triennio.

Brettagna, la quale è da credersi ragionevolmente, che abbia tentati tutt'i modi di risparmio, specialmente in questa parte, e che in se racchiuda quelli mezzi pel facile effetto delle operazioni marittime di qualunque specie, che niun' altra possiede. Su di tal proposito intanto conviene riflettere alle espressioni del Signor Pitt nell'aringa pronunziata il dì 15 Marzo del 1804 innanzi alla Camera dei Comuni, ragionando sulla difesa navale della sua Patria. Voleva egli un accrescimento di forze, e proponea valersi de' cantieri mercantili per costruirle con privati contratti: dicea però nel tempo stesso. *È inutile trattenermi a discorrere su di quello, che ognuno conosce perfettamente, cioè, che ne' cantieri di S. M. i lavori in tempo di guerra vengono continuamente interrotti. . . . . Io desidero stabilire come sistema, su di cui abbiate a basare le vostre operazioni, quello di preferire le costruzioni per appalti ogni qualvolta le circostanze dei tempi richieggano degli sforzi straordinarj . . . . . Sebbene l'esperienza dimostri, che non vi sia nella spesa differenza da tenerne conto fra le navi costruite su de' cantieri di S. M., e quelle fabbricate su de' cantieri mercantili per appalto; nulladimeno con questo sistema si ottiene, che la spesa ven-*

venga regolata col pubblico sentimento....(f).

Non erano adunque le ragioni di economia quelle, che moveano il Ministro Brittannico ad insinuare a' suoi di preferire gli appalti, dei quali si ragiona. Egli limitavasi definitivamente a' soli casi di urgenza, ed assegnava parimenti per ragione, che negli appalti la spesa veniva fissata dal pubblico parere, la qual cosa importava, che tutto fosse stabilito colla massima avvedutezza, e che ognuno fosse appieno informato sull' oggetto per ben regolare gli interessi della propria Nazione. Queste considerazioni d'altronde sono affatto uniformi a quelle, che si sono da noi enunciate innanzi, discutendo la natura in generale del sistema amministrativo per appalti; ovvero, che questi convengono nelle circostanze difficili, e complicate. Giova riflettere nel tempo stesso, che l'impegno del Ministro in persuadere i membri di quell' assemblea, onde fare per appalto le necessarie costruzioni, chiaramente dimostra, che la pubblica opinione non era prevenuta a favore di tale sistema; e che bisognavano delle solide ragioni, onde fosse accettato nelle particolari cir-

(f) La collezione dei discorsi del Signor Pitt, che abbiamo consultata è la seconda edizione di essi impressa in Londra nel 1808.

circostanze di sopra indicate. Se gli appalti fossero stati vantaggiosi in questa parte del servizio, il Ministro ne avrebbe certamente fatta parola. Nè questi vantaggi poteano essere ignoti ad una nazione, che spesso costruisce nello stesso modo finanche le più grandi navi da guerra; e per la quale il minimo di essi in questa parte diviene un oggetto il più interessante. Giova considerare altresì, che la intelligenza delle persone, e la grande accortezza della costituzione marittima Inglese, danno agli appalti quel raffinamento, che non è possibile ottenere presso le altre nazioni. E queste son circostanze, senza delle quali con simile modo di amministrare, possono autorizzarsi tutte ad un tratto le frodi, che quando non si amministra per intrapresa, sono talvolta più difficili a commettersi separatamente nella pratica delle compre, e dei lavori necessarj. Quelle possono tutte essere eseguite nel momento, in cui si stabilisce il prezzo dell' appalto.

Altre ragioni adducea l' onorevole Ministro per sostenere il suo progetto: queste contengono delle particolarità, che meritano di essere notate, poichè stabiliscono la grande differenza, che havvi fra le nazioni, e dimostrano, che la diversità dei sistemi praticati da esse, nasce

nasce talvolta da alcune circostanze, le quali nè anche sono nell'ordine generale della ragione, ma formano particolari eccezioni. Egli adunque facea osservare, *che l'esperienza fino a quel momento dimostrava essere la mano d'opera su dei cantieri del Commercio più perfetta, che su quelli dello Stato*. Le sue espressioni doveano poi essere ben ponderate, per non esporsi ad un rifiuto da' rappresentanti di una nazione appieno informati dei proprj affari; soprattutto di quelli, che mette in chiaro la ragion di fatto, e che più immediatamente hanno parte negl'interessi proprj. La circostanza enunciata è singolare, e conviene profittarne qualora si presenti; ma non fornisce una ragione sufficiente per pronunziare a favore degli appalti nelle costruzioni navali. Anzi sembra, che nell'ordine regolare delle cose possa stabilirsi, che presso di noi la mano d'opera de' cantieri dello Stato sarà sempre molto più perfetta di quella de' cantieri del Commercio.

Alcuni hanno immaginato di fare per appalto la mano d'opera negli arsenali dello Stato, affidandone però la ispezione a' suoi funzionarj. Coloro, che adottano questa opinione sostengono, che l'interesse di un appaltatore affretti l'esecuzione dei lavori, e produca perciò una eco-

economia, di cui profitti anche lo Stato; essi soggiungono, che la ispezione della mano d'opera affidata a' funzionarj di questo ne assicuri la perfezione.

Considerando l'origine di tal sistema, sembra, che il suo scopo sia diretto a prevenire il disvantaggio, che può derivare dalla lentezza degli operaj, il quale inconveniente si crede, non potersi evitare dallo Stato colla sola vigilanza di coloro, che impiega per la direzione de' lavori. Sebbene debba confessarsi la verità di tal disordine, e la necessità di porvi argine; pur tuttavia riflettendo sul sistema, che si propone a tal fine, ci sia permesso di osservare, che se questo previene talvolta un male, può essere molto nocivo sotto di un altro aspetto. In fatti l'appaltatore non ha il medesimo interesse dello Stato in tutta la estensione: l'oggetto dell'uno prescrive di eseguire l'opera colla massima fretta, poichè questo è l'unico mezzo per accrescere il suo lucro; l'oggetto dell'altro quantunque sia quello, che si lavori parimenti senza perdita di tempo, pure impone un limite alla celerità, onde l'opera non manchi della dovuta perfezione. Dall'altra parte il proprio interesse detta talvolta ad un appaltatore di non impiegare gli operaj di prima riga. Dunque coloro, che

che lo Stato impiega , e che nel primo caso doveano soltanto adoprare la di loro vigilanza per la pronta esecuzione de' lavori, debbono nel secondo usarla doppiamente; e per opporsi alla sforzata celerità dell'esecuzione, e per impedire l'impiego di operaj meno esperti, e poco intelligenti. Anzi ognun vede , che se in quello si richiede una semplice ispezione eseguibile colla sola assistenza personale ; in questo è oltre a ciò necessaria una avvedutezza massima per lottare contro gl' innumerevoli ripieghi di un appaltatore , che cerca distruggere la perfezione nella sua stessa sorgente. Dunque gli apologisti del nuovo sistema commettono un aperto paralogismo ; poichè ad un ordine di cose , in cui essi ravvisano un disvantaggio, che deriva dal possibile difetto di semplice vigilanza per parte di quei , che vengono impiegati dallo Stato , pretendono di sostuirne un altro , che esige da costoro doppia vigilanza , e su' disordini molto più difficili a prevenirsi . A ciò si aggiunga , che negl'interessanti lavori di costruzione , ed armamento , la spesa maggiore cagionata dalla lentezza dell' opera è un male da doversi meno considerare , che la imperfezione di quelli.

Malgrado quanto abbiamo osservato vi sono de'

de' casi da eccettuarsi, che nascono dalle considerazioni già fatte. Da queste segue, che gli appalti possono essere vantaggiosi quando il lavoro sia semplice, e dopo finito non vi sia ostacolo alcuno perchè venga esaminato in tutta la estensione; quando in quello non possano esservi delle omissioni, o delle frodi occulte. Ciò non ostante ne' casi enunciati deve impiegarsi tutta la cautela possibile per gl'interessi dello Stato, allorchè si ricevano i lavori compiti. Nelle altre opere poi, dove le irregolarità possono rimanere celate, è sempre più vantaggioso anche a costo di qualche maggiore spesa, promuovere presso gli operaj l'impegno di ben servire; e rigettare ogni sistema, nel quale il lucro sia la conseguenza immediata dell'omissione, e della frode.

Dopo quanto abbiamo detto si può inferire ragionevolmente, che le costruzioni per appalto, parlando in generale, debbonsi evitare, con particolarità nelle nostre circostanze. Presso di noi gli Amministratori del Governo non hanno la pratica necessaria per ben discutere tali contratti in tutta la estensione (g). D'altronde man-

(g) Non v'ha dubbio, che nei medesimi debbano prendere molta parte gl'Ingegneri costruttori, specialmente nel calcolo della massa dei

mancano per queste operazioni de' proprietarj, i quali siano forniti de' capitali corrispondenti, e possano anticiparli con un lucro moderato. A ciò si aggiunga, ch' essi debbono vendere la di loro opera a più caro prezzo, poichè il numero delle costruzioni è molto limitato, e quando i lavori non vengano ammessi, niun uso hanno a fare di quelli. Le costruzioni su' cantieri dello Stato possono essere continuate presso di noi senza interruzione, nè hassi a temere quella moltiplicità di ostacoli, che sogliono offrirsi presso le grandi nazioni marittime, del che facea speciale menzione il Ministro Brittannico. Finalmente il numero delle costruzioni essendo molto ristretto, è necessario, che lo Stato le faccia eseguire per proprio conto, così per istruzione de' suoi amministratori, come per conservare ne' proprj cantieri le arti, che a quelle sono necessarie, e che altrimenti passe-

de' materiali. Quando però il numero delle costruzioni sia considerabile, e spesso siansi fatti degli appalti per tal fine, anche un ammioistratore giugne a saper valutare presso a poco il costo de' materiali di una nave da guerra; per quello poi riguarda la mano d'opera, deve conoscerne la valuta con ogni precisione. Presso di noi le grandi costruzioni sono molto poche, e gli appalti non hanno avuto mai luogo. Il Corpo del Genio marittimo è molto ristretto, ed i contratti verrebbero talvolta stabiliti dalla opinione di un solo.

rebbero del tutto presso la Marina mercantile. Avendo poi riguardo a' casi particolari, dalle osservazioni fatte noi deduciamo, che possano eseguirsi per appalto il segamento de' legnami per intavolare, ed il lavoro de' varj pezzi necessarj per uso delle costruzioni, siccome abbiamo veduto in parecchi arsenali.

Questi lavori possono essere ispezionati in tutte le di loro parti, quando sono terminati; nè v'ha da sospettare, che in essi rimangano occulte le omissioni, o le frodi. Dall'altra banda il lavoro per appalto de' pezzi della nave promuove la sollecitudine, e proccura della economia sotto di un altro aspetto; poichè l'appaltatore presceglie naturalmente quel pezzo di legname, pel quale sia necessario un minor lavoro, onde dargli la figura, che convenga.

La mano d'opera da farsi per appalto merita di essere discussa colla massima circospezione, e da quelli, che sono appieno intelligenti, e pratici del mestiere; poichè alcune cose sembrano molto semplici a coloro, a' quali la mancanza di pratica, se non quella di principj, fa sfuggire di vista l'inganno, che in esse la malizia ha saputo inventare. Si è creduto da alcuni, a cagion di esempio, che nelle costruzioni sia convenevole di eseguire per appalto il

il perforamento de' legnami per la semplicità dell'operazione. Verò è, che questa sembra tale a primo aspetto, ma havvi l'inconveniente, che l'operajo, il quale nella brevità del lavoro trova un maggiore profitto, proccura, che il foro corra per la direzione più corta, onde disbrigarsi più presto; lo che può nuocere considerabilmente alla connessione delle parti della nave, ed alla solidità, che ne dipende. Le dette omissioni non possono poi ispezionarsi minutamente da colui, che dirige i lavori; e quando questi sono fatti, neppure è possibile di riparare a' difetti. Dunque una operazione, che a prima vista si presenta sotto di un aspetto il più semplice, si ritrova di una indole molto complicata, e molto soggetta a guasti, ed a frodi inevitabili, allorchè si fa l'analisi delle sue parti co' principj dell'arte, e col dovuto accorgimento.

CAPITOLO XII.

Della istruzione necessaria agli Uffiziali della Marina Militare.

Se importa allo Stato il mantenere delle forze marittime, non è meno del suo interesse, l'avere degli Uffiziali bene istruiti, e dotati della convenevole esperienza per condurre a buon fine le operazioni di queste forze. Il miglior metodo, onde venirne a capo, è forse quello d'imbarcare i giovanetti a bordo de' legni da guerra tosto che il di loro fisico lo permetta, ed ivi ammaestrarli accuratamente nella teoria, e nella pratica del mestiere. Lasciando però da parte l'esame di alcune difficoltà, che l'applicazione di tal sistema soffre in generale, conviene riflettere, che da noi non si può esso particolarmente adottare per la piccolezza della Marina Militare, e per la poca attività della sua navigazione. Quindi è utile lo stabilimento de' convitti (quali presso di noi esistono) ove educare i giovanetti, ed insegnar loro le nozioni fondamentali delle scienze necessarie al mestiere; a bordo de' legni da guerra potranno essere ammaestrati nella pratica, ed applica-

zione

zione delle teorie da essi studiate (*a*). Oltre l' insegnamento de' principj scientifici, dovrà impiegarsi nella educazione ogni cura, per ispirare a' cuori della tenera età il punto di onore, la virtù militare, la costanza, il valore, il più fervente desiderio di gloria, e soprattutto i principj di equità e di giustizia, che servano loro di scorta al bene oprare; poichè un Uffiziale di Marina può incominciare molto presto a possedere un'autorità della più grande considerazione, siccome più volte si è detto.

Tutte le parti della cennata educazione dovranno altresì tendere direttamente allo scopo, che si desidera; laonde conviene, che gli allievi abbiano sempre innanzi agli occhi gli oggetti del mestiere, finanche nelle ore di ricreazione, e di passa tempo (*b*).

Devesi riflettere inoltre, ch' è vantaggioso, anzi diremmo necessario, affidare tutte le parti

(*a*) Anche alcune fra le grandi marine come la Spagnuola, e la Francese impiegando lo stesso sistema, hanno avuti de' soggetti degni della massima stima; e se per avventura l' esito delle operazioni (parlando in generale) non sempre ha corrisposto all' intelligenza di chi le ha dirette, ne abbiamo indicato il motivo nella nota (*a*) del Capitolo V.

(*b*) Una educazione accurata genera lo spirito di Corpo fondato su de' veri principj dell' onore, il quale ha prodotto sempre effetti sommi.

di questa educazione ad uffiziali, che siansi distinti pel di loro zelo, ed intelligenza, e ne'quali concorrano irreprensibili costumi: essi soltanto possono considerare l'importanza del soggetto in tutta la estensione; conoscere il modo, in cui debba essere trattato, ed imprimere colla propria voce nell' animo de' giovani il germe del mestiere. La nomina di questi *direttori* dovrà farsi dal Consiglio, sottoporsi all' approvazione del Ministro, e confermarsi dalla suprema autorità. Potrebbero poi a creder nostro essere divisi in due classi, cioè alcuni *fissi*, e prescelti fra gli Uffiziali, che non possono esercitare funzioni più attive: gli altri *ammovibili*, ed in attuale attività di servizio. A' primi è utile commettere la vigilanza su gli allievi, e il di loro ammaestramento nelle scienze preliminari, per le quali fa d'uopo quella posatezza, e quel metodo da osservarsi diligentemente nella prima istituzione, e che solo si acquistano coll' abitudine. Tutte le parti del mestiere, ovvero le classi superiori, saranno a cura degli Uffiziali ammovibili, e naviganti; perchè tale insegnamento riesce più facile, nè richiede da' professori la stessa diligenza, ed abitudine, trattandosi d' istruire giovani, che sono già avviati nella carriera dello studio. I medesimi

simi Uffiziali hanno altresì più presente all'intelletto tutta quella minutezza, che è necessaria a bordo nella pratica; quindi possono meglio ordinare l'istruzione de' loro discepoli allo stesso riguardo. In fine la voce di questi precettori produce migliore effetto per quella riputazione, di cui sempre godono gli uffiziali naviganti, e dalla quale decadono coloro, che solo ragionano per rimembranza del mestiere marittimo (*c*). Le considerazioni, che si sono esposte, fanno bensì comprendere, che il Comandante in capo, il quale dirige l'educazione della gioventù nel tirocinio marittimo, non deve essere esente dal navigare. Così, e non altrimenti viene praticato da altre nazioni, che fanno autorità a questo riguardo (*d*).

(*c*) L'uffiziale di Marina più stimato sarà sempre quegli, che sa star bene sulle acque del mare, e meglio a fronte del nemico.

(*d*) Si eccettua il caso, in cui il comando possa cadere su di qualche uffiziale intelligente, e molto benemerito, ma non atto alla navigazione per disgraziati avvenimenti sopraggiunti al fisico della sua persona nel disimpegno dei proprj doveri, sopratutto alla presenza del nemico. Le ferite di un uffiziale sono sempre de' contrasegni onorifici, eh' eccitano i sentimenti dell'onore, e del patriottismo nel cuore della gioventù destinata alla carriera delle armi. I vecchi uffiziali, che portano impressi gli attestati del di loro valore sono con occhio singolare osservati, e rispettati da' giovani. Essi ammaestrano efficacemente col proprio esempio, poichè le di loro lezioni hanno il vantaggio di parlare nel tempo stesso all'intelletto, ed all'occhio.

Egli è necssario, che il corso delle scienze sia confacente al bisogno, che ha un Uffiziale di Marina delle teorie scientifiche. Quelle soltanto, che debbonsi trattare più a diffuso, sono le prime nozioni delle matematiche, poichè sulle medesime poggia tutto il rimanente della istruzione. Il sistema, di cui si parla, facilita a' giovanetti il di loro pronto imbarco, onde assuefarli di buon'ora a' disagi, ed all'asprezza della vita di mare; e dispone parimenti il di loro intelletto a fare in seguito de' rapidi progressi. Oltre di un corso elementare sembra convenevole lo stabilimento di una *classe* più elevata, nella quale s'insegni in un modo più esteso l'applicazione delle scienze meccaniche alla manovra, ed all'Architettura navale, per quei, che desiderino perfezionare le di loro cognizioni in queste parti interessanti della scienza marittima. Un tale studio però dovrà farsi soltanto dagli Uffiziali già iniziati nella pratica della navigazione, la quale apre loro le vie a comprendere con più facilità l'estensione dei vantaggi, che le scienze possono somministrare alla pratica. Le Guardie Marine non dovranno prendervi parte, essendo più vantaggioso, che navighino senza essere distornate da altre occupazioni di qualunque specie. Gli Uffizia-

ziali, che vorranno applicarsi allo studio delle dette teorie, dovranno ottenere l'approvazione del Consiglio, e del Ministro, i quali sarà utile, che curino di concederla solo a coloro, che dimostrino maggiori talenti, ed un genio determinato per le scienze. La detta classe, nell'ordine naturale delle cose, è soprattutto necessaria per provvedere alla istruzione degli alunni del Genio marittimo, che sono costretti di studiare a fondo i principj scientifici, su dei quali poggia l'Architettura navale (*e*).

Quantunque gli allievi del Corpo di Marina debbano attendere sulle navi da guerra allo studio della pratica ragionata del mestiere, siccome si è inculcato, pur tuttavia prima, che vi s'imbarchino, giova dar loro una istru-

(*e*) Un corso elementare di studj, che conduca ad un tale intento manca tuttavia, e la sua istituzione apporterebbe la più grande utilità. Per venirne a capo crediamo, che sarebbe necessario convocare in primo luogo un'assemblea di distinti uffiziali, onde fissare le cognizioni del mestiere necessarie a sapersi. Dovrebbe in seguito stabilirsi da intelligenti professori la serie delle teorie scientifiche da premettersi per giugnere allo scopo desiderato.

Intorno all'applicazione delle scienze meccaniche alla manovra, ed alle costruzioni merita la preferenza l'*Esame Marittimo* del celebre Signor Giorgio Juan, il quale alla grande penetrazione del suo ingegno accoppiava la circostanza di essere uffiziale di Marina. Quindi tratta la materia colla massima precisione, e nel modo, che più conviene a questo soggetto.

istruzione preliminare della stessa pratica. E poichè a bordo di quelle la di loro attenzione viene distratta dalle cure del servizio, è necessario, che in tutt' i Porti, nei quali si trovino stabiliti dei Convitti di Marina, vi siano due *Corvette* comandate dagli Uffiziali più intelligenti, fra' quali potranno prescegliersi coloro, che hanno insegnata antecedentemente la teoria dell' arte. Queste Corvette dovranno essere armate col maggior gusto, e perfezione, ad oggetto di allettare gli alunni, ed ispirar loro il gusto fin da' primi momenti in questa parte, che tanto da vicino riguarda il bene, e l'utile del servizio. La classe de' legni, che si propone, deve preferirsi ad ogni altra, poichè all' economia del suo mantenimento riunisce il vantaggio di portare la velatura delle più grandi navi da guerra, e di praticare le stesse manovre. Per maggiormente diminuire la spesa di siffatti preparativi conviene costruire i detti navigli più sottili, e di piccola portata, onde manovrare con poca gente; la batteria può altresì corredarsi con pochi pezzi. Nella di loro disposizione interna è poi necessario ordinare le cose in modo, che si abbiano i mezzi da attendere allo studio agiatamente.

A bordo delle Corvette d'istruzione s'in-

se-

segnerà tutta la pratica dell' armamento, e della manovra, pe' quali oggetti poco, o nulla giovano quegl' insegnamenti, che si ricevono su de' *modelli artificiali* di qualsivoglia grandezza. V' ha d' uopo del fatto per conoscere quanto importino le più minute parti di tutt' i lavori marinareschi, e delle altre macchine, che insieme concorrono al sostegno, ed al maneggio delle antenne, e delle vele. Colla oculare ispezione si rileva il fine, per cui bisognano; i vicendevoli rapporti, che hanno fra di loro, e quelli col tutto, al quale appartengono. In ultimo l'esperienza è quella, che fa ravvisare tutti gli ostacoli, che sopraggiungono quando hassi a manovrare, i quali nascono dallo stropicciamento dei corpi, dalla durezza e tensione delle corde, e dal di loro inviluppo accidentale, o dallo stato delle acque del mare, e dall' impeto, ed incostanza del vento. Qualora poi s' ignorino tutte le particolarità dell'armamento, e le difficoltà, che accompagnano le mosse della manovra, non è possibile di prendere le misure opportune, onde nel bisogno eseguir tutto con ogni celerità, e precisione. A questo proposito giova richiamare l' attenzione de' giovani sulla disciplina, e l' ordine da serbarsi dalla marineria nelle differenti manovre, affine

affine di evitare la confusione, e'l ritardo; essendo questo un oggetto più interessante del credere comune, ed in cui l'Uffiziale deve impiegare più da vicino la possibile accuratezza. Sarà insegnato benanche il modo di conoscere, e paragonare fra di loro le proprietà, che costituiscono la perfezione delle navi da guerra, e la pratica de' primi rudimenti del mestiere, cioè: *il giudicare delle distanze*; *il dare, o prender caccia*; *il ritirarsi con arte* (*f*); *il situarsi per la murra, per la poppa, o per tutt' altra parte del medesimo*; *venire a parlamento*; *navigare nelle acque l'uno dell' altro colla più stretta unione*; *virare ad un tempo, o per la contromarcia nella stessa formazione*; *navigare in quella di scacco*, ed altre simili evoluzioni (*g*). Per l'esercizio del pilotaggio, si presceglierà quello di formare le carte del proprio littorale. Questo esercizio avvezza a non temere la vicinanza della terra, ed i rischi, che si corrono in tale posizione: così ritrovandosi

(*f*) Così a ragion di esempio può osservarsi, che nelle ritirate non sempre conviene perdere di vista il nemico.

(*g*) Da tali antecedenti nasce per necessaria conseguenza, che nella istruzione pratica conviene impiegare due legni uniformemente a quanto si propone, e non uno, siccome vedesi spesso praticato.

dosi frequentemente impegnato sulla costa, si acquistano le cognizioni di tutt' i mezzi, che porge l'arte di manovrare per cacciarsi fuori del pericolo in simili rincontri; ed in ultimo si ottiene la perfetta conoscenza de' proprj confini marittimi (*h*). L'insegnamento preliminare delle grandi evoluzioni si farà con battelli nel porto sotto la direzione di un Uffiziale del Corpo di grado superiore: la detta direzione in qualche rincontro potrà affidarsi al Comandante, che presiede all' educazione degli allievi (*i*).

Sembra parimenti opportuno, che le Corvette d'istruzione facciano delle uscite nella vicinanza de' Ripartimenti quando la stagione è buona, mettendo alla vela la mattina, e ritornando ad ancorare la sera; esse potranno anche trattenersi in mare qualche notte. In questo intervallo di tempo sarà utile imbarcarvi di volta in volta, sotto aspetto di divertimento, tutte le classi de' giovanetti, benchè non ancora abbiano fatti gli studj convenevoli, onde trarre il dovuto pro-

(*h*) Nella nota (*b*) del Capitolo VIII. si sono divisate le misure da prendersi, onde prevenire, che questi esercizj vengano molestati dalle aggressioni de' Barbareschi alludendo alle circostanze di questo Regno.

(*i*) Abbiamo di già osservato, che il medesimo deve essere un uffiziale navigante.

profitto da tale esercizio. Questo riesce molto vantaggioso per provare fino da' primi anni se il fisico de' divisati allievi possa resistere a' disagi del nuovo elemento, sul quale debbono trasferirsi, e giova ad animare il di loro genio pel mestiere, che debbono professare. In oltre contribuisce a dare una idea dell'arte marittima, la quale idea ancorchè innanzi tempo, e molto superficiale, tuttavolta produce de' rapidi progressi, allorchè giugne il tempo di doversi attendere allo studio delle sue teorie più sublimi. Il particolarizzare minutamente la detta istruzione, come ancora la tenuta degli alunni a bordo affine di perfezionare la di loro istituzione, appartiene alle rispettive *ordinanze* (*j*).

Finora abbiamo ragionato del metodo da impiegarsi nella prima educazione di coloro, che debbono dedicarsi al servizio della Marina dello Stato; ma ciò non è sufficiente per formare de' buoni Uffiziali. Egli è benanche di necessità, che acquistino una raffinata esperienza, ed una piena abitudine nella pratica del mestiere, perchè nel bisogno possano sciegliere con

(*j*) Per diminuire la spesa di siffatti armamenti, potrà farsi una corrispondente diminuzione nel numero della marineria degli stessi legni.

con intelligenza, e speditezza il partito, che convenga prendere. Tali considerazioni prescrivono di avere armati in tempo di pace de' legni da guerra, onde far navigare a bordo di essi un numero competente di Uffiziali. Questa idea si uniforma colle riflessioni fatte a suo luogo intorno all' importanza di avere in ogni tempo delle forze pronte a proteggere la propria navigazione. È questo un sistema, che fornisce agli Uffiziali la conoscenza de' varj porti, e quella dei venti, e delle altre particolarità, che s' incontrano sulle coste, e ne' mari, che percorrono; de' pericoli, che accompagnano la navigazione nelle stesse acque; de' siti, ove cercare in queste de' mezzi di soccorso nel bisogno; della influenza de' climi sulla salute della gente negli stessi mari; del traffico, che vi esercitano le nazioni straniere; e di altre occorrenze, le quali sono affatto necessarie per lo stabilimento, e l' esecuzione de' piani di campagna. Senza di tali dilucidazioni, coloro, che dirigono le operazioni, e gli altri, che debbono eseguirle caminano sempre alla cieca, ed inconsideratamente. Sarà poi da meravigliarsi se quelle abbiano un sinistro successo?

Per la istruzione degli Uffiziali conviene rivolgere sopra ogni altro il pensiere all' arte della

della guerra, la quale costituisce veramente la di loro essenza, e li distingue dagli altri naviganti. A ciò si aggiunga, che in tutte le disposizioni militari da darsi a bordo, l'Uffiziale deve essere solo; lo che non avviene in quelle, che riguardano il pilotaggio, e la manovra, per le quali gli sono particolarmente assegnate delle persone, che contribuiscono a provvedere al bisogno. L'arte della guerra è il mezzo necessario, che riunisce l'effetto alla causa, e per la di cui azione la Marina militare adempie al principale scopo del suo stabilimento. Per conseguire adunque un oggetto di tanta importanza, potranno apparecchiarsi nella buona stagione delle piccole *divisioni* composte di legni di poca portata; e si potrà, per diminuirne la spesa, profittare per quanto sarà possibile di quelli, che già ritrovansi armati ad oggetto di proteggere la propria navigazione. Gli apparecchi al combattimento, e tutti gli esercizj militari dovranno altresì essere ripetuti con frequenza, e con somma esattezza a bordo di queste divisioni.

I legni anzidetti saranno destinati ad istruire tanto gli Uffiziali subalterni, quanto coloro, che sono alla testa delle forze marittime, onde prevenire nella di loro condotta le triste con-

conseguenze , che nascono dalla incertezza , e dalla inesperienza; soprattutto quando il primo incontro col nemico sia per gli uni , e per gli altri il primo saggio dell' arte della guerra . L'oggetto di queste osservazioni non è sì remoto dal nostro fine , come a taluno potrebbe sembrare. Si è in fatti già dimostrato, che non è per noi nè fattibile , nè vantaggioso l'esentarci dal mantenimento di un numero proporzionato di grosse navi da guerra; e che queste possano essere chiamate a far parte delle flotte di quelle Potenze , alle quali la politica deve riunirci nel corso degli affari politici. Ammessi questi principj , è chiaro , che sono necessarj degli uffiziali, i quali abbiano una piena conoscenza della Tattica navale , per non compromettere l'onore e l'interesse della nazione ; nè quello degli stessi alleati , allorchè navighino riuniti, o con essi combattano. Dall'altra parte è confacente a questo soggetto, il divisare tutte le cognizioni , che debbono possedersi da un Uffiziale; poichè ciò insegna a ben pensare allo stesso riguardo , ed a calcolare tutto ciò , che si debba differire , o intraprendere nelle differenti circostanze .

Alcuni poco intelligenti del mestiere , co' quali ci è occorso talvolta di ragionare , ascol-

tando la voce di una falsa economia, sono di opinione, che gli Uffiziali possono formarsi concedendo loro il permesso di navigare a bordo de' legni di Commercio, e così evitare la spesa di tutti gli armamenti proposti. Giova quì il far riflettere in primo luogo, che questo sistema fa nascere l' avidità del negozio, donde deve seguire di necessità la rovina di un Corpo, il servizio del quale richiede un disinteresse senza limite, che solo può essere prodotto dalla passione della gloria, e dell'onore. Così, e non altrimenti accadde a' Genovesi, quando i loro Uffiziali divennero speculatori. Questa pratica tende in oltre a distruggere quella severa disciplina, che singolarmente deve osservarsi, ed è il principale sostegno del servizio militare a bordo delle navi da guerra. In fatti noi osiamo domandare, di qual credito può mai godere l'Uffiziale, che comanda, allorchè non ha guari era il compagno, e l'uguale in certa maniera di quelli, che debbono ubbidirgli? L'istruzione d'altronde non può mai essere la medesima presso di colui, che ha tutto il pensiere rivolto alle scienze, e l'altro, il quale spende una parte del tempo nella pratica limitata, ed imperfetta del pilotaggio, e della manovra; e ne impiega la ri-

ma-

manente nella speculazione, onde vantaggiare la vendita della sua *paccottiglia*, e profittare del momento opportuno. I buoni Uffiziali si formano dunque soltanto a bordo delle navi da guerra. La Marina mercantile, in particolare presso di noi, può fornire un piccolo Corpo di Ausiliarj utili, tutto al più, per le limitate funzioni di *Subalterni* a bordo delle stesse navi, ovvero de' legni della Flottiglia.

La natura del soggetto ha dato luogo a questa digressione; facendo però ritorno al principale argomento del presente capitolo, noi osiamo lusingarci, che il sistema d'istruzione, del quale si è ragionato, adempia del tutto al suo fine. Si è dimostrato in primo luogo la necessità di stabilire delle case di educazione, dove s'insegnino le nozioni preliminari delle scienze matematiche, e del mestiere, proccurando nel tempo medesimo, che l'imbarco degli Allievi possa aver luogo il più presto, che sia possibile. Si sono particolarizzati i mezzi onde costoro, e gli Uffiziali tutti del Corpo di Marina acquistino la dovuta esperienza nella pratica dell'armamento, del pilotaggio, della manovra, e delle evoluzioni navali per l'esatto disimpegno de' proprj doveri: si è fatta parola in fine del metodo da impiegarsi, onde possano del pari

estendere, e perfezionare le di loro cognizioni scientifiche nelle dette parti della scienza marittima. È poi questa una circostanza da aversi specialmente in veduta, poichè l'uomo di mare *teorico-pratico* è il solo, che ne può illustrare la scienza. Colla pratica sola scompagnata dalla teorica si formano gli uomini limitati, i quali ancorchè pieni di genio, non possono mai istituire una accurata analisi delle lezioni, che ad essi presenta l'esperienza; e tutte le di loro cognizioni si estendono ad imitare in un modo servile le altrui imprese. Manca loro l'istituzione necessaria, che li rende perspicaci, ed ingegnosi, e che loro insegna l'arte di conoscere le conseguenze, che derivano da' fatti, ovvero il modo, in cui da questi nascono i principj della scienza. La sola teorica nè anche può dall' altra banda contribuire a' progressi della medesima, soprattutto nella parte marittima. Coloro, i quali ne ragionano semplicemente al tavolino, non hanno la piena contezza del vero stato delle cose, e degli accidenti, che sopraggiungono nella pratica: laonde spesso si ravvisano nelle di loro opere dei dati ipotetici, i quali servono soltanto per facilitare i loro calcoli. Ammettono essi facilmente de' principj inesatti, e danno una soverchia estensione ad al-

alcune teorie; mancano di precisione, e di semplicità in altre. Lo sviluppamento delle di loro idee apporta più onore all'ingegno, che utile al bisogno; infine si ravvisa in essi un grande inceppamento d' immaginazione, allorchè trattasi di rappresentare le vere difficoltà dell' arte del navigante, ed i mezzi, che si possono realmente impiegare per superarle. È necessario adunque, che la teoria, e la pratica vadano di concerto, onde minori almeno, se non possa cessare del tutto quello stato d'imperfezione, nel quale rimane da lunghissimo tempo il mestiere nautico, per la mancanza d' ingegni, che ne conoscano le teorie, e gli accidenti di fatto.

Per sentire tutta l' importanza delle nostre osservazioni su tal soggetto, basta considerare quanto altro resti a farsi intorno al modo di facilitare il maneggio delle vele, e de' pennoni, con diminuire i punti d' inflessione, e lo stropiccio, che soffrono i *capi* quando si manovra. Basta pure convincersi delle modificazioni, che potrebbero indursi sulla disposizione delle sarte, affinchè i di loro sforzi concorrano con piena armonia al maggior sostegno dell' alberatura; sull' artificio, che possa rinvenirsi nell'armamento per isolare affatto gli alberi

degli estremi da quello del centro, ed in tal guisa evitare, che la caduta dell' uno trascini quella dell' altro, siccome oggi avviene in quelli delle gabbie specialmente, che sono i più esposti a mancare; sul modo di prevenire l' inconveniente, che l' intiero sistema dell' alberatura poggi per così dire su di un sol punto (come il *buon-presto*) e che tutto vacilli quando questo cade; sulla perfezione delle macchine, che si usano a bordo, incluse quelle da guerra; sulla ricerca de' mezzi per agevolare il risarcimento delle avarie, che sopraggiungono nella navigazione, e nelle battaglie navali: su de' ripieghi, che l' arte può rinvenire per meglio legare insieme le parti di una nave col fine di accrescerne la sua durata, e sicurezza; sul modo di rendere più regolari le sue forme, onde tagliarle con maggiore facilità, ed economia, e minorare l' enorme spesa delle costruzioni; su' principj finalmente, che riguardano la disposizione delle vele più vantaggiosa per conseguire la massima velocità del cammino, nel che i Marini procedono tuttavia a tastone per mancanza di regole sicure. Tutte le quistioni enunciate possono a parer nostro essere soltanto risolute dal genio dell'uomo di mare *Teorico-Pratico*. Quindi si comprende quanto inte-

teressi in un sistema d'istruzione marittima il provvedere pienamente (siccome da noi si propone) alla istituzione di coloro, che intraprendono questo mestiere il più difficile, ed arduo, che l'uomo abbia tentato.

Rivolgendo lo sguardo alle nostre particolari circostanze è da considerarsi, che la cognizione della scienza, e la perfetta applicazione di tutte le sue parti all'armamento de' pochi legni, che si hanno, possono soltanto distinguere una piccola Marina, a cui mancano le occasioni per segnalarsi nelle grandi azioni militari, e nelle lunghe navigazioni.

CONCHIUSIONE.

Dopo di aver esposto nel miglior modo possibile l'indole del nostro soggetto, reputiamo necessario di riassumere le riflessioni già fatte, e riordinarle in guisa, che il pensiere possa più facilmente ricordarne il nesso, e l'importanza.

I.

L'opinione de' grandi uomini asserisce, ed il fatto dimostra con pruove di evidenza, *che colui, il quale ha il dominio de' mari, necessariamente signoreggia* (*a*). È questa una massima così vera, e così importante, che il Signor Ray-

(*a*) Presso le grandi nazioni marittime, noi scorgiamo un primo elemento di unione, e di forza, che produce conseguenze di tanta considerazione. Il traffico di mare, pel dispendio, e pel lucro, che apportano le rispettive operazioni, obbliga un proporzionato numero di privati cittadini a riunire i di loro interessi in un solo comune a tutti; e così gradatamente avviene, che gl'interessi di queste piccole Società giungono ad essere *uno* per tutta la nazione. Se poi uno è l'interesse generale di questa, e di sì grande rilievo, che da vicino riguarda le proprie sostanze, è una conseguenza legittima, che essa impieghi tutta la sua forza, onde preparare i mezzi per difenderlo nel bisogno. Dall'altra parte la storia ne insegna, che una nazione, la quale è giunta a possedere un numero considerabile di forze, le impieghi per essere *la prima*, quanto possa diventarla.

Raynal è giunto a dire delle flotte : *Esse prepareranno le rivoluzioni , esse guideranno i destini de' popoli , esse saranno la leva del Mondo.*

II.

Questo dominio poggia sulla forza delle navi da guerra sostenuta dalla prosperità della marina di commercio ; forza e prosperità, che essendo parti integrali di un medesimo tutto , a vicenda si sostengono. L' accrescimento dell' una non può aver luogo senza quello dell' altra; e con maggiore facilità può darsi una marina mercantile senza quella da guerra , che non questa senza di quella.

III.

Al nostro Regno sembrano necessarie delle forze navali , tanto se si considerino le sue circostanze assolute , quanto se si riguardino le possibili relazioni politiche. Su tal proposito si è dimostrato, che le poche forze marittime, le quali possonsi sostenere dal Regno , non sono tali da ispirare gelosia alcuna ; nè dall' altra banda la diloro abolizione lo esenterebbe dal prendere parte nelle altrui querele , siccome alcuni

alcuni suppongono: anzi potrebbe renderlo soggetto a condizioni poco favorevoli a' suoi interessi, egualmente che al suo onore. Abbiamo osservato, che la spiacevole circostanza di essere talvolta forzati a prender parte nelle altrui querele nasce dalla posizione Topografica del Regno; e da' porti, e da' mezzi, che trovansi sulle sue coste, delle quali circostanze voglia profittare esclusivamente alcuna delle Potenze Belligeranti, che guidano gli affari.

Le coste del Regno debbono presentare a' legni della Marina da guerra, e mercantile de' punti di appoggio, dove ancorare con sicurezza ne' tempi burascosi, e sfuggire gli attacchi del nemico.

IV.

Considerando la posizione assoluta del Regno, l' oggetto della marina militare può restrignersi alla difesa delle proprie coste, ed a quella del suo traffico marittimo fin dove glie lo permettano i proprj mezzi. Una *Flottiglia*, e de' *legni* proporzionati pel *corso* sembrano sufficienti all' uopo, ed a prevenire soprattutto gl' insulti, e le depredazioni de' barbareschi, contro la mala fede de' quali bisogna essere sempre guardingo, secondo abbiamo detto a suo luogo.

V.

V.

Se poi si considerino le relazioni politiche, che il Regno possa, o debba contrarre per proprio interesse, sembra necessario, che prepari un limitato numero di navi da guerra di maggior portata, in proporzione benanche delle sue circostanze.

Quest' ordine di cose non apporta dispendio gravoso all' Erario dello Stato, quando i movimenti di tali navi vengano riguardati come un oggetto del tutto secondario, ed abbiano luogo soltanto allorchè siasi nel bisogno indispensabile di secondare le vedute delle altre Potenze preponderanti.

Si è pure dimostrato, che le circostanze del Regno non sono tanto limitate da fargli adottare un sistema del tutto passivo in questa parte. Che deve riguardarsi come un grave errore quello di volgere lo sguardo al solo tempo presente; e che guardando più innanzi, bisogna sempre spingere le cose fin dove sia possibile, e preparare i materiali per trarre profitto da tutte le vicende, che debbono sopraggiugnere, siccome insegna la Storia, dalle quali un sistema bene ordinato ricava sempre vantaggio.

In

In fine non ha guari che il Regno ha possedute le stesse forze marittime riunite ad una proporzionata milizia di terra.

VI.

Una Marina non deve riguardarsi come ogni altra forza militare, il di cui potere, e modo di agire dipendono soltanto da un piano di disciplina, che la regola in tempo di pace e la muove in tempo di guerra. La forza marittima ha di bisogno nel primo stato della più accorta politica, onde promuovere, e ravvivare i principj, da' quali deriva la sua identità (*c*).

In tempo di guerra le è necessario molto più *metodo*, che *orgoglio*; combinar sempre l'onor delle armi co' proprj interessi; nè compromettere le forze, se non quando si abbiano sicuri auspicj di vantaggi, e pronti mezzi da ristabilire i guasti, che sempre soffre il vincitore medesimo.

Così

(*c*) Il danaro, la disciplina, e la volontà de'Capi possono formare, ed accrescere un' Armata di terra. Il *commercio*, e l'*industria di mare* sono i soli mezzi da sostenere, ed ingrandire la Marina. Quale differenza!

Così il piano generale delle operazioni non riceve ritardo, ed i momenti favorevoli non isfuggono. Inoltre l'assoluta continuazione di un medesimo piano, e la somma prontezza per mettere a profitto ogn'istante, che possa giovare, costituiscono la base, su di cui poggiano i grandi successi.

Le forze marittime hanno un altro carattere distintivo, cioè quello, che il di loro mantenimento non ammette mediocrità in qualsivoglia tempo; poichè i bisogni della navigazione sono sempre mai gli stessi così in pace, come in guerra. Questa d'altronde può scoppiare di repente, e non avendo de' mezzi pronti da sostenersi, il commercio marittimo (la di cui protezione deve essere il primo oggetto della Marina Militare) può soffrire de' danni considerabili; ed intanto finchè giungasi ad essere in istato da far fronte alle aggressioni, il nemico ha di già ottenuti quelli vantaggi, che nella guerra di mare segnatamente si presentano all'apertura della campagna.

VII.

Il principale articolo, che forma il nerbo della forza sulle acque del mare è la *legislazione marittima*. Questa non solo deve proteggere tutte le industrie, che si praticano sullo stesso elemento; ma deve far sentire ad ogni cittadino il proprio vantaggio nella scelta di questo traffico per tutte le sue speculazioni.

VIII.

In conformità di tali principj, gli oggetti più di rilievo da aversi in veduta presso di noi si possono ridurre a' seguenti:

1.° La piena libertà della pesca, senza prescrivere a riguardo di essa alcuna particolare restrizione, se non dopo il più maturo esame de' vantaggi, e de' danni, che ne possono derivare.

Incoraggiare segnatamente le pesche lontane dal lido; le quali sono un incremento del capitale della nazione. Rivolgere uno sguardo particolare a quella del *corallo*, che già trovasi introdotta presso di noi, ed apporta que' segnalati vantaggi, de' quali a suo luogo si è fatta parola.

2.° La

2.° La speciale protezione del traffico marittimo sulle proprie coste; la preferenza esclusiva, che in questo spetta alla bandiera nazionale; e 'l sostegno de' privilegj, che alla medesima sono dovuti nel trasportamento de' prodotti del proprio suolo alle regioni straniere.

3.° La pratica de' migliori sistemi di costruzione su' cantieri mercantili. La espertezza de' Capitani, la disciplina della marineria, ed il perfetto armamento de' legni, che appartengono alla bandiera nazionale. La perfezione in fine di tutte le arti marittime, che provvedono a' bisogni del navigatore.

4.° Lo stabilimento de' porti franchi.

5.° La sollecitazione, e l'incoraggiamento del commercio col *levante*, il quale è quello, che a noi più conviene per la prosperità della Marina mercantile, e della ricchezza nazionale, senza metterci al rischio di dissensioni politiche. Questa navigazione conduce a formare, e reclutare della buona marineria pe'legni da guerra di questo Regno.

6.° Infine sarebbe necessario d' istituire un *Banco*, o *Compagnia* per la speciale sicurtà della propria bandiera; e somministrare de' soccorsi a titolo d' imprestito a' Capitani, ed a' Padroni dei legni nazionali, che facciano co-

costare la di loro probità, ed i proprj rovesci. Sarebbe vantaggioso dispensare lo stesso favore a' Capitani di nazione straniera, ogni qualvolta avessero prestato de' servizj di rilievo.

IX.

Quanto alla Marina da guerra in particolare, il miglior mezzo per ben condurre le sue operazioni è quello di dividere il sistema in due parti, cioè nella *politica*, che in se comprenda i pensieri di tutte le operazioni annesse alle vedute politiche dello Stato; e nella *economica*, che in se concentri l'Amministrazione, la Polizia, la Disciplina, e tutti gli articoli, che riguardano l'adempimento delle operazioni medesime: ovvero dividere il sistema in due parti, delle quali una abbia per oggetto l'*azione*, e l'altra la *preparazione* delle forze.

La guida della prima parte spetta al Ministero nel nostro sistema costituzionale: la condotta della seconda appartiene ad un Consesso di uomini intelligenti del mestiere, e prescelti colla massima avvedutezza.

Abbiamo esposto il bisogno, ed il vantaggio di dare alla predetta adunanza la dovuta estensione nelle pratiche, le quali le appartengono; e che

e che conviene soggettare soltanto le medesime all' autorità ministeriale in proporzione della dipendenza, che l' ordine delle cose richiede fra le operazioni *politiche*, e le *economiche*; delle quali non v' ha dubbio, che le seconde debbano essere subordinate alle prime. In conseguenza di tali principj si sono divisati gli articoli, che nel maneggio degli affari marittimi possonsi trattare dal Ministro, e dal Consiglio rispettivamente.

X.

La perfezione del sistema richiede altresì, che la *esecuzione* degli ordini relativi alla preparazione delle forze venga affidato ad un solo Uffiziale munito dell' autorità competente.

XI.

Le forze marittime non debbono esser concentrate in un solo porto; ma conviene dopo mature riflessioni distribuirle in più di un sito sul proprio lido, ordinando le cose in modo, che la di loro azione possa riunirsi in ogni tempo con facilità, e dove le circostanze la richiedano. D' altronde è necessario non perdere di mira l'economia, che può farsi in un luogo più, che in un altro.

Il sistema proposto tende a proteggere, conservare, e spandere sulle Coste la Polizia, e Disciplina marittima. Le Capitali in generale, e quella del Regno in particolare debbono escludersi per Ripartimenti della Marina Militare; poichè ne risultano triste conseguenze di molto rilievo.

Presso di noi sembra vantaggioso di compiere il Ripartimento di Castellammare, nel quale i lavori trovansi incominciati, per avere delle forze marittime pronte a difendere il golfo della Capitale, ed impedire per quanto sia possibile la *crociera* de' nemici nelle sue vicinanze. In appresso, ed a misura, che le circostanze lo permettano sarebbe più vantaggioso per lo stesso fine intraprendere la costruzione di un arsenale nel porto di Baja proccurando in prima di togliere dalla sua immediazione tutte le cagioni, che rendono l' aere di quel sito mal sano.

È poi della maggiore importanza prendere in considerazione lo stabilimento di un porto militare nel golfo di Taranto, il quale potrebbe essere pel Regno di sommo vantaggio sotto di ogni aspetto.

XII.

Il progresso di una Marina militare è necessariamente lento, e bisogna spingerlo insieme co' mezzi, su dei quali poggia il di lei sostegno: qualora non si usi una tale accortezza, la sua prosperità non sarà durevole, e tutto al più potrà ricevere uno splendore passaggiero, che in ultima analisi servirà di aggravio allo Stato, anzi che di vantaggio.

XIII.

Una Marina militare apporta di necessità molta spesa: l'oggetto principale deve essere il trarre da questa un ragionevole profitto. Non v'ha certamente peggiore sistema di quello di spendere, ancorchè poco, per nulla ottenere.

La condotta della parte politica, ovvero l'ordine delle sue operazioni è la causa principale della economia, o del dissipamento. Tali operazioni calcolate co' di loro principj, e combinate coll'andamento delle circostanze, possono essere dispendiose; ma il di loro risultamento tutto compensa. Se all'opposto gli armamenti, e le operazioni vengono ordinate senza di un

maturo esame, le spese si moltiplicano in grado considerabile di giorno in giorno, e spossano l' erario dello Stato senza profitto alcuno.

XIV.

Il grave dispendio, che richiede il sostegno delle forze marittime prescrive, che le somme necessarie per tale oggetto vengano amministrate colla massima circospezione: quindi conviene, che gli Uffiziali del Corpo Amministrativo siano prescelti con ogni accuratezza. D' altronde è necessario aver presente nell' ordine del sistema la ricerca de' principj più accorti onde prevenire le frodi, e proccurare tutta la economia, che sia possibile.

XV.

In quanto alla scelta tutto si è detto, quando abbiamo raccomandato nella medesima il più grande accorgimento. Dall' altra banda i principj per ottenere la perfezione del sistema amministrativo possonsi ridurre a' seguenti

1.° La perfezione del sistema cresce a misura, che le sue pratiche prevengono la poca integrità delle persone, che amministrano. Quindi

di niuna di quelle, e molto meno la di loro totalità deve venire autorizzata da *uno solo*, qualunque sia il suo grado, ed il riguardo dovuto alla sua carica. Tanto richiede la delicatezza del soggetto, e la superiorità del pubblico interesse in paragone di quello peculiare di qualsivoglia funzionario.

2.° Lo stabilimento di un Consiglio è il mezzo più sicuro, affinchè vi sia nel sistema la necessaria circospezione, ed economia.

Questo consesso è quello, che può meglio additare la spesa da farsi, senza incorrere in proggetti giganteschi, e rovinosi. Infine può eziandio con maggiore accortezza dare le convenevoli disposizioni preventive, onde le operazioni siano proporzionate al bisogno; e lo Stato non riceva aggravio ne' suoi interessi, anticipando, o attrassando i pagamenti oltre i limiti del dovere.

3.° Gl'interessi del Principe, ed il decoro dell'Autorità Ministeriale prescrivono, che questa censuri, ma non entri a parte nella direzione delle pratiche amministrative.

4.° La perfezione del sistema richiede, che la *compra*, il *ricevimento*, il *deposito*, e'l *consumo* delle cose vengano eseguiti da persone differenti, ed in certa maniera emule l'una

dell'altra, secondo l'indole degl'incarichi rispettivi.

5.° I veri mezzi per promuovere l'economia sono quelli di fare gli acquisti in tempo opportuno, e di soddisfarne la valuta colla maggiore prestezza possibile. Quando ciò non possa effettuarsi, bisogna almeno stabilire l'epoca fissa de' pagamenti, e farli con ogni esattezza alla scadenza convenuta.

6.° Il sistema di amministrare, che presso di noi chiamasi per *economia* conviene in quelli grandi oggetti, ne' quali non occorrono minute operazioni. Gli *appalti*, o le *intraprese* all'opposto sono vantaggiosi nelle operazioni di poco rilievo, l' adempimento delle quali richiede pratiche molto intrigate. Gli appalti poi in generale divengono parimenti vantaggiosi, anzi necessarj nella complicazione degli affari; sì per diminuire le cure dello Stato in tal momento, che per regolare i suoi interessi su di basi più sicure, e determinate. Gli appalti in generale debbonsi rinnovare di tempo in tempo, onde prevenire, che colla di loro lunga durata, divengano proprietà esclusive di particolari persone.

7.° Per le vittovaglie, è sommamente vantaggioso, che lo Stato acquisti i grani quantun-

tunque l' ammassamento del pane, o del biscotto si faccia per appalto. Per quello, che riguarda il provvedimento degli altri commestibili, la quantità de' quali non sia di grande rilievo, possono le intraprese essere utili, limitando la di loro estensione fino ad un termine, in cui tanto lo Stato, quanto il particolare vi trovino il proprio vantaggio rispettivamente. Conviene d' altronde impiegare tutta l' accortezza affinchè gli appaltatori siano persone ricche di capitali, o possidenti de' generi, che si domandano, e provveditori diretti per quanto permettano le circostanze. Finalmente è necessario rinnovare questi appalti in ogni *raccolta* quando sono di poca considerazione. Allorchè riguardino una quantità considerabile possono stabilirsi per un triennio.

8.° Le costruzioni per appalto debbono escludersi presso di noi segnatamente, poichè mancano i mezzi per istabilire col dovuto accorgimento i contratti all'uopo. Se poi veggonsi praticate in alcuni casi dalle grandi nazioni marittime, fra le quali la Gran-Brettagna, ciò si pratica, come dicemmo, per regolare a ragion veduta, e provvedere al bisogno con maggior sollecitudine nelle occorrenze straordinarie, e complicate. Finalmente per appalto, parlando

in

in generale, si possono fare tutt' i lavori, la mano d'opera de' quali può essere ocularmente esaminata in tutta la estensione quando si ricevano compiti; conviene parimenti, che in essi le frodi siano difficili ad eseguirsi, e facile a rilevarsi, siccome accade per ragione di esempio nel segamento del tavolame, e nel taglio de' pezzi per la costruzione de' navigli.

XVI.

Se importa allo Stato mantenere delle forze marittime, non è meno del suo interesse avere degli Uffiziali bene istruiti, e dotati della convenevole esperienza per condurre a buon fine le operazioni delle forze medesime. Converrebbe talvolta all' uopo imbarcare i giovanetti a bordo de' legni da guerra fin dalla di loro più tenera età, ed ivi ammaestrarli in tutta la teorica, e pratica del mestiere. La piccolezza però della Marina di questo Regno, e la sua poca attività di navigazione non permettono di praticare questo sistema d' istruzione; e conviene ricorrere allo stabilimento dei convitti per tale oggetto.

XVII.

XVII.

In questi locali sarebbe vantaggioso, anzi necessario di affidare tutte le parti della educazione ad Uffiziali, che siansi distinti pel di loro zelo, intelligenza, e buon costume. Vi si dovrebbero poi insegnare le nozioni fondamentali delle scienze confacenti al mestiere, e riserbare a bordo de' legni da guerra la sola pratica, ed applicazione delle teorie studiate.

XVIII.

Egli è necessario di restrignere l'istruzione, ed il corso degli Studj in proporzione del bisogno, che un Uffiziale può avere di queste cognizioni. Ciò guida allo scopo prefisso, e facilita a' giovanetti il di loro pronto imbarco, onde assuefarli di buon'ora a' disaggi, ed all' asprezza della vita di mare.

XIX.

I buoni Uffiziali si formano navigando a bordo de' legni da guerra, e non su di quelli del commercio, siccome alcuni portano opinione.

XX.

XX.

Affine di ottenere la dovuta istruzione è necessario, che per gli allievi si armino almeno due legni; poichè in tal guisa possono soltanto insegnarsi loro le nozioni del mestiere, che debbono professare. Per l'esercizio del pilotaggio in particolare può preferirsi la formazione delle carte del proprio littorale.

A sì fatti legni può accoppiarsi qualche altro di maggiore portata per difenderli dalle aggressioni de' Barbareschi alludendo alle nostre circostanze.

XXI.

È necessario anche in tempo di pace disporre degli armamenti, i quali oltre dell'utile protezione, che possano accordare al commercio, facilitino i mezzi, onde gli Uffiziali si perfezionino nell' arte delle evoluzioni navali.

XXII.

XXII.

Tutte le nazioni, anche le più grandi, hanno incominciato per nulla avere; ma gradatamente sono giunte a meritare un dovuto riguardo. Rimontiamo intanto, come altrove dicemmo, alla sorgente delle cose; raddoppiamo le nostre cure; ed anche noi potremo giugnere ad ottenere quello scopo, che detta la propria sicurezza, il proprio vantaggio, e l'onore Nazionale.

FINE.

9980